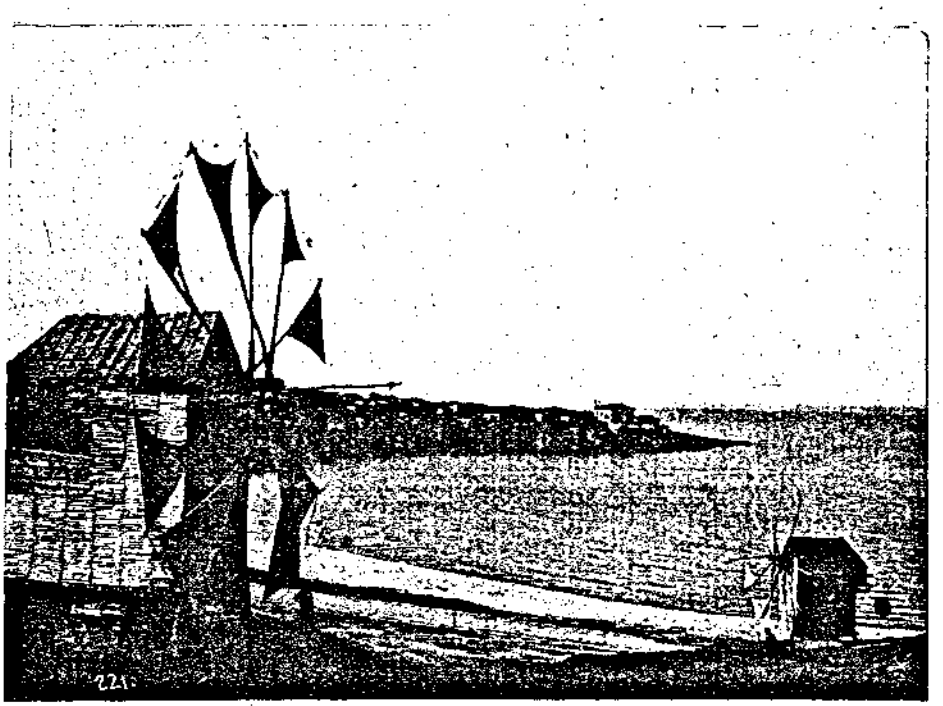
Морски Сговоръ

Урежда
Книжовно-просвѣтния отдѣлъ
на Бълг. Нар. Морски Сговоръ

ГОДИНА III. — БРОЙ 2.
Варна, Февруарий 1926 год.

Главенъ редакторъ:
Сава Н. Ивановъ.



Източното заливче на Созополъ. Фот. К. А. Терзистоевъ 1924 год.

Списанието „Морски Сговоръ" е удобрено и препоръчано отъ Министерството на Народното Просвѣщение съ окржно № 447 отъ 3. I. 1924 година и отъ Министерството на Войната съ заповѣдъ № 22 отъ 1923 година.

Получиха се въ редакцията ни:

Юридически прегледъ, год. XXVI, кн. 7—10, София 1925 г.
Българско овощарство, год. VI, кн. 8—10, София 1925 г.
Училищенъ прегледъ, год. XXVI, кн. 7—8, София 1925 г.
Здраве и сила, год. XXII, брой 1—9, София 1925 г.
Български туристъ, год. XVII, кн. 7—10, София 1925 г.
Ловна просвѣта, год. I, брой 4—6, Варна 1925 г.
Народно стопанство, год. XXI, кн. 8—10, София 1925 г.
Илюстрация свѣтлина, год XXXIII, кн. 10—12, София 1925 г.
Списание на Бълг. Инженерно-Архитектно Д-во, г. д. XXV, брой 18—22, София 1925 г.
Месечни статистически известия на главната дирекция на статистиката на Българското Царство, год. XIV, кн. 9—10, София 1925 г.
Младежки вестител, год. X, брой 10, София 1925 г.
Икономически Известия, год. III, брой 46—57, Варна 1925 г.
Известия на Бургазската Търговско-Индустр. Камара, год. IX, брой 27—43, Бургазъ 1925 г.
Земледѣлие, год. XXIX, кн. 10—12, София 1925 г.
Природа, год. XXVI, кн 1—4, София 1925.
Свѣтулка, — списание за деца — год. XXI, кн. 1—4, София 1925 г.
Младъ туристъ, год. XI, кн. 1—3, София 1925 г.
Вѣнецъ — илюстровано списание за ученици отъ прогимназиитѣ, — год. III, кн. 1—2, София 1925 г.
Списание на физико-математическото д-ство въ София, г. X, брой 8—10, София 1925 год
Земедѣлско-стопански прегледъ, год. II, брой 1, Русе 1926 г.
Сп. Витлеемъ, год IV, кн. 1, Варна 1926 г.
в. Бургазски фаръ, год. VIII, брой 936—1046, год. IX, брой 1047—1073, Бургазъ 1925—1926 год.
Варненски окржженъ вестникъ, год. VI, брой 10—27, Варна 1925—1926 г
в. Подофицерска защита, год. XI, брой 372—394, София 1925 и 1926 г.
в. Търговско-промишлена защита, год. XIV, брой 708—716, Варна 1925 г., год. XV, брой 717—720, Варна 1926 г.
в. Технически гласъ, год I, брой 1—8, София 1925 г.
Църковенъ вестникъ, год. XXVI, брой 34—40. София 1925, г. XXVII, брой 1—5. София 1926 г.
Читалищна искра, год. I, брой 8. София 1925 г.
в. Трибуна, год VIII, брой 420—434, Н.-Загора 1925 г.
в. Правда, г. IV, брой 461 и 808. Пловдивъ 1925 г.
Вестникъ на жената, год. V, брой 206—217, София 1925 г.
в. Тракиецъ, год. III, брой 104—110, Ямболъ 1925 г.
в. Тунджа, год. VII, брой 355—370, Ямболъ 1925 г.
в. Родна пѣсень, год. I, брой 1—2, София 1925 г.
в. Спортъ, год III, брой 88—96, София 1925 и 926 г.
в. Търговско-промишленъ гласъ, год. IV, брой 302—306, София 1926 г.
Informations Sociales, Vol. XVI, №1—24, Geneve, 1925.
Die freie Donau, 10 Jahrgang, № 18—24, Regensburg 1925.
Bulletin de la chambre de commerce française en Bulgarie, 5-me année, № 45—48, Sofia 1925—26
Sul Mare — Supplemento illustrato del „Bollettino del Lloyd Triestino — № 3, Trieste.
Bollettino Mensile del Lloyd Triestino, anno V, № 8—9, Trieste 1925.
La Bulgarie, troisième année, № 664—775, Sofia 1925—1926.
Морской сборник, 78 год. изданія. № 10—12, Ленинград 1925.
Beiträge zur Klimatologie von Bulgarien. Temperaturverteilung. Von Staiko D. Staikoff. Berlin 1914. (Подаръкъ за библиотеката на Б. Н. М. С. отъ семейството на покойния авторъ).
Едрата и покровителствуваната индустрия въ Царство България презъ 1921 год. Книга II. Работнически персоналъ (Издание на Главната Дирекция на статистиката, София 1925 г.
Кратки резултати отъ преброяването на населението въ Царство България на 31 декемврий 1920 год. По околии, окржзи и общо за Царството. (Сжщото издание, София 1295 г.).
Движение на външната търговия на България презъ първото полугодие отъ 1925 г. Вносъ и износъ. (Сжщото издание, София, 1925 год).
Индустрията и нейното покровителство отъ Д-ръ В. Николчовъ, София 1925 г.
Юбилеенъ отчетъ за дейностьта на българскитѣ индустриалци въ продължение на 20 години (1903—1923). София 1924 г.
Отчетъ за дейностьта на управ. съветъ на съюза на българскитѣ индустриалци презъ 1923 год. и презъ 1924 г. София 1924 и 1925 г.
Въ мечти, отъ Санда Йовчева, София 1925 г.
Пѣсни за героитѣ отъ Христина А. Стоянова. София 1925 г.
Анкета на едрата и покровителствуваната индустрия въ Царство България презъ 1921 г. Книга I — Индустриални предприятия. София 1925 г. (Издание на Главната Дирекция на статистиката).

НАЙ-ГОЛѢМИЯ и НАЙ-СИГУРНИЯ КАПИТАЛЪ,

който можете да вложите за бжщето на децата си, то е да имъ дадете най-подходящето детско четиво — илюстрованото списание

„СВѢТУЛКА"

То ще ги увлече и свикне да четатъ и следъ като излѣзатъ отъ училището. Помнете, децата Ви никога не ще забравятъ несравнимата радость, която сте имъ доставили чрезъ ежемесечното идване на списанието. Тѣ никога не ще забравятъ потика, който сте дали на сърдцата и ума имъ къмъ труда, полезното, доброто и прекрасното, навикътъ, който сте имъ създали да посещаватъ по-вече читалища, беседи, събрания — полетата на труда, а по-малко мѣстата, дето се хабятъ здраве и сили и убива живота.

Къмъ морето и Дунава за напрѣдъкъ!



Морски Сговоръ

Официаленъ органъ
на Българския Народенъ Морски Сговоръ.

Година III Брой 2 Февруарий, 1926 год. гр. Варна.	Годишенъ абонаментъ: за България . . 100 лева за чужбина . . . 120 лева Отдѣленъ брой 15 лева.	Уреждa Книжовно-Просвѣтния отдѣлъ Главенъ редакторъ Сава Н. Ивановъ.

Сава Н. Ивановъ.

НОВО МНЕНИЕ ЗА ПРОИЗХОДА НА ИМЕНАТА ЧЕРВЕНО, БѢЛО И ЧЕРНО МОРЕТА.

Г-нъ Léopold de Saussure е напечаталъ въ „Le Globe" — органъ на Географското Дружество въ Женева*) една твърде интересна статия за произхода на имената на Червено, Бѣло и Черно морета. Надѣвамъ се, че читателя ще отдѣли малко отъ скжпото си време за да го запозная поне отчасти съ мнението на този ученъ по отношение произхода на названията на родното наше Черно море, на откжснатото отъ насъ Бѣло море и най-близкиятъ тѣхенъ събратъ и съседъ — Червеното море.

Преди всичко г-нъ Léopold de Saussure, търси произхода на имената на споменатитѣ по-горе три морета много вѣкове преди насъ въ старата велика Китайска империя, която е била затворена за чужденцитѣ. Той изтъква обаче, че въпрѣки херметичната самотность, въ която е живѣла китайската цивилизация, все пакъ източниятъ и западниятъ край на Азия сж имали рѣдки прѣки съзнателни сношения и, че китайскитѣ схващания все пакъ сж проникивали къмъ западъ, чрезъ посредници, каквито сж били напримѣръ иранцитѣ, турцитѣ и монголитѣ, които се споменаватъ въ неговата студия.

Изхождайки отъ едно съобщение, въ което се казва, че Сюлейманъ Велики билъ господарь на Черно и Бѣло морета и че неговото могжщество се простирало на три континента, той се зазапитва:

„Кое е това Бѣло море, свързано съ Черното? Очивидно тукъ въпроса не се отнася за Архангелския заливъ, наричанъ Бѣло море, поради снѣжната му покривка презъ зимата, а за Срѣдиземното море, което, както се знае, се зове съ името „Бѣло" отъ турцитѣ. Сжществува ли основание за това наименование? Единъ туркологъ ми каза, че не познава такова основание. Относително Червеното море сж изтъквани разни обяснения за наименованието му, но споредъ г-нъ Edouard Naville, никое отъ тѣхъ не е задоволително".

По-нататъкъ, следъ тия размишления, г-нъ Léopold de Saussure, се връща да търси произхода на имената на Червеното, Бѣлото и Черното морета въ стария китайски мирогледъ, намира го тамъ и смѣта че е правъ. Ето накратко неговото обяснение за произхода на имената на тия три морета.

Характеристиката на китайския мирогледъ е тая, че той се стреми да обясни земната и небесна вселенна като центъръ (поляренъ на небето и имперски на земята) заобиколенъ отъ два противоположни принципа: единиятъ студенъ, мраченъ, влаженъ; другиятъ — топълъ, свѣтълъ, сухъ. Промѣнливото преобладаване на тия два противоположни фактора допуща две крайни фази — зима и лѣто — и две срѣдни фази — есень и пролѣть. Центъра и четиритѣхъ периферични фази се отъждествяватъ на петѣхъ страни на свѣта, отъ които една централна и чериритѣхъ останали — периферично разположени. Въ центъра на централната страна (Китай) е разположенъ двореца на императора, а по периферията на централната империя сж разположени варварскитѣ страни. Всемирниятъ господарь, Синъ на Небето, царувалъ въ центъра на свѣта, както полярната звезда царува въ центъра на небето. Както полярната звезда гледала на югъ сжщо така и императорскиятъ тронъ, споредъ традицитѣ, билъ обърнатъ съ лице къмъ тая посока.

*) Léopold de Saussure — „L'origine des nome de mer Rouge, mer Blanche et mer Noir". (Extrait du „Globe" — Organe de la Société de Géographie de Genève, Tome LXIII. Mémoires, p. 23—36.

По тоя начинъ императорътъ ималъ задъ себе си северната страна — страната на студа, на тъмнината, на влажностьта — *синонимъ на водната стихия и на черния цвѣтъ*. Предъ неговото лице била южнната страна — страната на свѣтлината, на топлината и на сушата, което пъкъ съответствувало на *стихията огънь и на червения цвѣтъ*. Отъ лѣвата си страна той ималъ източната страна — страната на утрото, на пролѣтьта, на растителностьта, което съответствувало на *думата гора и на зеления или свѣтло-синия цвѣтъ*. Отъ дѣсната му страна оставалъ запада — страната на нощьта, на есеньта, което съответствувало на *разрушителната стихия, на метала, на бѣлия цвѣтъ на траура*. Централната страна съответствувувала на елемента земя, а понеже цвѣта на последнята е желтеникъвъ, то затова въ Китай императорскиятъ цвѣтъ — тоя на центъра и на господаря на цѣлата земя — е желтиятъ цвѣтъ.

„Вжтре въ четиртѣхъ морета, казва Конфуций, всичкитѣ човѣци сж братя". Тия черире морета съответстуватъ на четиритѣхъ обрядни врати отъ четворожгълната ограда на столицата.

Свързването на цвѣтоветѣ съ главнитѣ страни (посоки) въ свѣта, за китайцитѣ, не е било произволно явление, а това за тѣхъ е единъ изразъ на природнитѣ закони. *Северно* или *Черно море* били за тѣхъ равнозначущи термини, сжщо така, както сж смѣтали за равнозначущи термини *Южно море* или *Червено море*, защото черното е цвѣтътъ на севера и тъмнината, а червеното — цвѣтътъ на юга и огъня.

Споредъ китайския мирогледъ, всѣка мѣстность е подчинена на влиянието на главнитѣ свѣтовни точки, както и всѣки васаленъ князь е поданникъ и подчиненъ на императора. Васалътъ представлявалъ частиченъ центъръ за своето княжество, ето защо тронътъ му билъ обърнатъ съ лице сжщо къмъ югъ. Аналогично на това и въ семейството бащата представлявалъ семеенъ центъръ и сѣдалъ винаги съ лице къмъ югъ.

Китайскиятъ мирогледъ е преминалъ постепенно въ всички съседни народи, било то подвластни или независими, и се затвърдилъ въ тѣхъ като едно необходимо обяснение на мировитѣ и небесни закони. Отъ тия народи на първо мѣсто стоятъ турцитѣ, или турко-татаритѣ, които въ времето на китайската дневность били заселени даже отвъдъ Желтата рѣка. Когато монголитѣ и турцитѣ се раздвижили на западъ и основали тамъ велики империи, тѣ отнесли съ себе си и принципитѣ на китайския мирогледъ. Още много време преди това, обаче, иранцитѣ, които били сжщо така проникнати отъ тия принципи, ги въвели въ Вавилония.

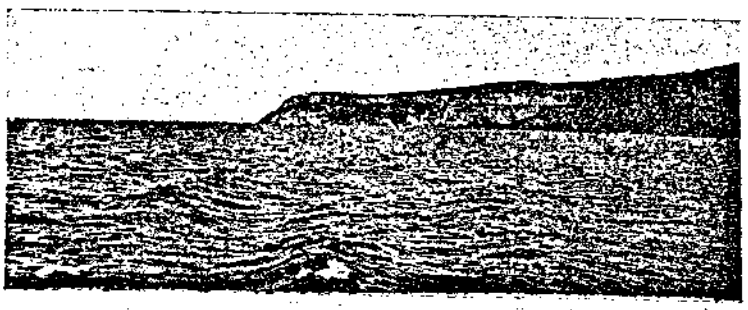
Херодотъ пише, че перситѣ наричатъ *Южното море* — *Червено море* и че Тигъръ и Ефратъ се вливатъ въ *„Червеното море"*, а видѣхме вече, че червеният цвѣтъ въ Китай е символа на югъ. Така се обяснява даденото име на Индийския Океанъ — *Червено или южно море*. Днешното Червено море, което гърцитѣ съ право сж считали за заливъ на Индийския океанъ, е получило името си отъ тѣхъ, като часть отъ голѣмото *Червено море*, което се простирало на югъ отъ брѣговетѣ на Азия.

Турцитѣ, които дълго време запазили въ себе си идеитѣ на китайския мирогледъ, следъ настаняването си въ Мала Азия, нарекли разположенитѣ на северъ и на западъ отъ тѣхъ морета — *Черно море* и *Бѣло море*. До тогава Черното море запазило у византийцитѣ старото си име Понтосъ Евксиносъ (Гостоприемно море) или просто Понтъ. Къмъ десетия вѣкъ арабскитѣ географи го наричали Руско море, а по-късно то е познато у италианцитѣ подъ името Голѣмо (Велико) море*). Арабскиятъ географъ ed Dimishqî († 1326 г.) назовава Черното море съ името „Bâhr el aswad," но трѣбва да се забележи, че както на арабски думата „aswad" така и на турски думата „кара" иматъ двойно значение—„най-голѣмъ" и „черъ". Арабското название за Черно море „Bâhr el aswad" или турското „Кара Денизъ" сж следователно и равнозначещи на наименованието „Голѣмо или Велико море (Mar Majeure). Какъвто и да е билъ първоначалниятъ произходъ на името „Черно море" въ времената преди установяването на турцитѣ въ Анадола, неговото по-сетнешното съчетание съ чистото турско название „Бѣло море" е очивидно отъ космологически характеръ. Споредъ мнението на автора, името Черно море, което турцитѣ заварили да се употрѣвява въ Анадола, имъ е напомнило синонимната дума „Северно море" — това, което е задъ гърба имъ. Та оттукъ, по аналогия, нарекли разположеното на западъ отъ тѣхъ море — „Бѣло море".

Древниятъ Китай е боготворилъ идеята за петѣхъ императори, които управлявали петѣхъ страни на свѣта. Въ времето на Конфуция най-много е било разпространено учението за петѣхъ императори: Желтиятъ (въ центъра), Зелениятъ (на изтокъ), Червениятъ (на югъ), Бѣлиятъ (на западъ) и Черниятъ (на северъ). У монголитѣ тая традиция и сега сжществува: желтиятъ императоръ — господаря на Китай; бѣлиятъ императоръ — господаря на Русия и пр. Връзката между думата *Бѣлъ царь*, съ която монголитѣ наричатъ западниятъ императоръ и името *Бѣло море*, съ което турцитѣ нарекли западното море, е очивидна.

Варна, 25. XII. 1925 г.

*) Mar Maiour, споредъ картитѣ на Marco Polo († 1326 г.); Mar Maor, споредъ венецианскитѣ карти или Mar Maggiore, споредъ Barbaro.



Носъ Галата при Варна. Фот. Г. Цапевъ, 1924 г.



Рибари. Рис. отъ Ал. Мутафовъ.

Стателовъ Борисъ — Кап. II р.

I.

СОБСТВЕННИ ВОДИ, КАТО ЧАСТЬ ОТЪ ДЪРЖАВНАТА ТЕРИТОРИЯ.

Държавна територия е областьта, на която се разпростира върховната власть (териториалното върховенство) на държавата.

Къмъ държавната територия принадлежатъ:

1) Държавната земна територия, т. е. часть отъ земната повърхность, която се включва въ държавнитѣ граници, а сжщо тъй и части отъ територия обкржжени отъ други държави (*enclaves*) и островитѣ.

Границитѣ биватъ естественни и изкуственни.

Най-важнитѣ естественни граници сж рѣкитѣ и моретата.

По рѣкитѣ, при отсжствието на особни договори, границата е талвега (*thalweg*, фарватеръ).

По отношение на морскитѣ брѣгове, границата е височината на водата въ време на най-голѣмия отливъ.

Плитковинитѣ, които се издаватъ надъ повърхностьта при най-малка вода принадлежатъ следователно къмъ брѣговата територия.

2) Въздушното пространство надъ сухопжтната и водна повърхности, заключено въ границитѣ на държавата, заедно съ брѣговитѣ води.

Тая часть отъ държавната територия има значение за въздухоплаването и радиотелеграфията.

3) Пространството на земя подъ земната повърхность, очартано отъ държавнитѣ граници,

4) Морскитѣ кабели, проложени и изходящи отъ държавната територия.

5) Каналитѣ.

6) Собственитѣ държавни води, въ по-тѣсенъ смисълъ на думата — националнитѣ води.

Собствени води, а следователно държавна територия сж:

А.

1) Националнитѣ рѣки

2) Националнитѣ канали

3) Вжтрешнитѣ морета, въ тѣсния смисъль на понятието.

4) Вжтрешнитѣ езера, въ тѣсния смисълъ на понятието.

По силата на териториалното върховенство, прибрѣжната държава, ако не е стѣснена отъ договори, може да забрани на поданницитѣ на другдържави, въ своитѣ вжтрешни води, както корабоплаването, тъй и риболовството. Държавата може и тѣмъ да разреши, както корабоплаването тъй и риболовството, но само подъ извѣстни условия, не тъй благоприятни, както установенитѣ за собственитѣ поданници (мита, берии и др.).

Юрисдикцията надъ чуздостраннитѣ търговски кораби плаващи въ собственнитѣ на държавата води, а сжщо тъй и правото на прегледъ и обискъ принадлежатъ на държавата безъ никакви ограничения.

Рѣки

а) Рѣкитѣ, които отъ извора до устието си протичатъ въ предѣлитѣ на една и сжща държава, сж изключително подъ господството на тази държава.

б) Рѣки, които не сж плавателни до самото море, и протичатъ презъ територитѣ на нѣколко държави сж подъ раздѣлното господство на прибрѣжнитѣ държави.

в) Рѣки, които протичатъ презъ територитѣ на нѣколко държави и отъ къмъ морето сж достжпни за корабоплаване се наричатъ *„Международни рѣки"*.

Тия рѣки не сж собствени води: надъ тѣхъ, при извѣстни условия се разпространява началото на свободното корабоплаване.

Канали

а) Каналитѣ (искуственитѣ водни пѫтища), които сѫ ограничени отъ дветѣ страни съ сухопѫтната територия на една и сѫща държава, се намиратъ подъ изключителното господство на тази държава, даже и тогава когато тѣ съединяватъ едно съ друго две свободни морета. Напримѣръ германския каналъ Императоръ Вилхемъ, който съединява Северното море съ Балтийското.

б) Каналитѣ окрѫжени отъ сухопѫтнитѣ територии на нѣколко държави се намиратъ подъ раздѣлното господство на тия крайбрѣжни държави.

Вѫтрешни морета или вѫтрешни езера въ тѣсния смисъль на понятието.

Вѫтрешни морета или вѫтрешни езера, въ тѣсния смисъль на понятието се наричатъ тия водни повърхности, които отъ всички страни сѫ ограничени съ суша, или нѣматъ корабоплавателно съединение съ *откритото море*. Къмъ тѣхъ се прилагатъ сѫщитѣ гореизложени правила, а именно:

а) Ако вѫтрешното море или езеро е обкрѫжено отъ всички страни съ сухопѫтната територия на една и сѫща държава, то се намира подъ изключителното господство на тази държава.

б) Ако вѫтрешното море или езеро е обкрѫжено отъ сухопѫтни територии на две или по-вече държави, то се намира подъ раздѣлното господство на всички съкрайбрѣжни държави.

Чрезъ особенни съглашения могатъ да бѫдатъ създадени други правоотношения и правила. Напримѣръ — Русия въ договоритѣ си съ Персия Гюлистански (12 24 X. 1813 год.) и Туркменчайски (10/22 II. 1828 г.) бѣ обезпечила за себе си изключителното господство надъ Каспийското море.

Б.

Вѫтрешнитѣ морета въ широкия смисъль на понятието.

Вѫтрешнитѣ морета въ широкъ смисъль на понятието (*mare clausum*), се наричатъ тия морета, които се намиратъ въ корабоплавателно съединение съ *открито море*.

Тия морета сѫ подъ териториалното върховенство на една крайбрѣжна държава, която го окрѫжава отъ всички страни, само въ този случай, когато тази държава има абсолютното господство надъ корабоплавателното му съединение съ морето. *Липсва ли това абсолютно необходимо условие — тия морета се считатъ открити.*

Такива морета следователно могатъ да бѫдатъ *собствени води*, само въ случай ако сѫ обкрѫжени отъ една и сѫща държава, която има абсолютно господство надъ корабоплавателното му съединение съ открито море. Въ този случай крайбрѣжната държава може самовластно да допуска или не чуждестранното корабоплаване и риболовъ въ него.

Ако абсолютното господство на корабоплавателното съединение на вѫтрешното море съ свободното море не е въ рѫцетѣ на тая крайбрѣжна държава, която го обкрѫжава отъ всички страни, това море, е открито море, а като така, то е достѫпно за кораби отъ всички знамена.

Така напримѣръ:

1) Азовско море е закрито вѫтрешно море.

2) Черно море е открито море.

У насъ въ България, съгласно опредѣленията на международното морско право:

1) Всички наши рѣки, които се вливатъ въ Дунава и Черно море.

Тимокъ	Витъ
Бѣли Ломъ	Осъмъ
Цибъръ	Янтра
Огоста	Ломъ
Искъръ	Камчия, сѫ собствени води.

2) Рѣкитѣ: Тунджа, Арда, Марица и Струма сѫ подъ раздѣлното господство на България отъ една страна, Турция и Гърция отъ друга.

3) Дунава е международна рѣка подъ режима на международното рѣчно *конвенционално право*.

4) Черно море е открито море, достѫпно за всички знамена.

II.

ТЕРИТОРИАЛНИТѢ ВОДИ И ЗАЛИВИ ОТЪ ГЛЕДИЩЕТО НА МЕЖДУНАРОДНОТО МОРСКО ПРАВО.

А. Териториални води.

Териториалнитѣ води (брѣгове или отечествени води, la mer territoriale. côtière или littorale, the maritimebelt) не принадлежатъ къмъ държавната територия, а като така надъ тѣхъ не се простира абсолютното териториално върховенство на държавната власть.

Териториални води сѫ тази часть отъ откритото море, по отношение на която крайбрѣжната държава може постоянно да поддържа своята власть отъ брѣга.

Опредѣление границитѣ на териториалнитѣ води е спорно и до сега. Въ края на 18 вѣкъ и началото на 19 вѣкъ границитѣ на териториалнитѣ води сѫ се опредѣляли отъ далекобойностьта на батареитѣ поставени на сухопѫтния брѣгъ (Terrae dominium finitur, ubi finitur armorum vis*). *По-после* въ Германия и въ другитѣ държави това разтояние се е опредѣляло въ по-вечето случаи въ 3 морски мили или 5556 метра (1 морска миля = 1852 метра), считано отъ най-низкия уровенъ на водата при отлива (le laisse de la b sse marée).

Това опредѣление на границитѣ на териториалнитѣ води, обаче, не е общеприето.

Границата на водния поясъ отъ 3 морски мили първоначално е съвпадала съ далекобойностьта на тогавашнитѣ брѣтови батареи, впоследствие, а още по-вече сега, далекобойностьта на модернитѣ брѣгови батареи далечъ е надхвърлила тая граница.

Като нормална далекобойность на модернитѣ брѣгови батареи, въ стрелба по площади, може да се посочи разстоянието отъ 300 кабелтова = 30 морски мили = 55,560 метра.

Точна стрелба по цель може да се води на предѣла на видимостьта отъ брѣговитѣ батареи, който предѣлъ се обуслова съ далечината на видимия хоризонтъ — функция отъ височината на самата батарея надъ морското равнище.

Така напримѣръ:

№	Височина на окото на батарейния мерачъ надъ морското равнище	Далечина на видимия хоризонтъ	
		Въ мор. мили	Въ метри
1	1 метръ	2.1	3,889.2
2	10 метра	6.7	12,408.4
3	20 метра	9.4	17,408.8
4	30 метра	11.5	21,298

При опредѣляне границитѣ на териториалнитѣ води, трѣбва да се изхожда отъ съображението, че понятието „териториални води" има своето основание въ следующитѣ две съображения:

1) Нуждитѣ за отбрана на крайбрѣжната държава, и

2) Способностьта на тая крайбрѣжна държава да даде на тия нужди фактическо обезпечение.

Границитѣ на териториалнитѣ води трѣбва да бѫдатъ следователно отдалечени на такова разтояние отъ брѣга, на каквото крайбрѣжната държава ще бѫде въ състояние да проявява фактическо господство и охранява своитѣ интереси.

До сега обаче тия граници въ разнитѣ държави сѫ различни, а въ нѣкои държави сѫ различни и по отношение характера на осѫществяемитѣ отъ брѣга върховни права.

Така напримѣръ — границитѣ могатъ да бѫдатъ по-отдалечени, ако се касае да се осѫществяватъ изискванията на митническата и санитарна полиция, отколкото при осѫществяване на юрисдикцията.

Така напримѣръ: по отношение на митническитѣ интереси Англійскиятъ Custon Consolidation Act, отъ 1876 година. Рускиятъ законъ отъ 10 декемврий 1909 год., Италіянскиятъ указъ относително Триполитанскитѣ пристанища отъ 4 февруарий 1914 год. установяватъ 12 милната ивица, когато пъкъ нѣкой договори установяватъ 9 милната ивица.

Въ интереса на рибния промисълъ негде е установено 10 милната ивица. Французския декрятъ отъ 18. X. 1912 год. опредѣля ширината на териториалнитѣ води въ 6 морски мили.

У насъ нѣма никакъвъ държавенъ актъ, който да опредѣля границитѣ на териториалнитѣ ни води.

Териториалнитѣ води, при всичко, че не съставляватъ часть отъ държавната територия, но на всѣка крайбрѣжна държава е предоставено осѫществяването на нѣкои върховни права въ тия води.

Отъ тукъ — крайбрѣжната държава има ограничено териториално върховенство надъ териториалнитѣ си води. Напримѣръ, ако на Англійски корабъ, плаващъ въ български териториални води се роди дете, то общо признато е, че детето се е родило въ Англия, а не въ България. Ако на Холандски корабъ плаващъ въ териториалнитѣ води на Франция единъ морякъ убие другъ, то сѫщо така убийството е извършено въ Холандия, а не въ Франция.

Правното положение на крайбрѣжната държава въ териториалнитъ ѝ води се опредѣля отъ следнитѣ юридически норми:

а) Преминаването презъ териториалнитѣ води, както въ мирно тъй и въ военно време на чуждестранни кораби — търговски или военни, не може да бѫде нито забранено нито пъкъ обусловено отъ плащане на такси и др. берии (droit de passage inoffesit, yus passagiisive transitus innoxii).

На пребивание въ териториалнитѣ води на коя и да е държава, съ цель за морски маневри, хидрографически и др. измѣрвания се допуска само и изключително съ съгласието на крайбрѣжната държава освенъ въ случай на опастность въ море (relâsh: fnrcé, принудително задържане, авария). Въ този случай не се иска нито съгласие, нито разрешение.

б) Крайбрѣжното плаване (cobotage maritime) и крайбрѣжното риболовство могатъ да бѫдатъ запазени само за собственитѣ поданници на държавата — като отъ правото да упражняватъ, както едното тъй и другото, могатъ да бѫдатъ отстранени всички чужденци.

в) Въ териториалнитѣ води крайбрѣжната държава има право на морска полиция.

Тази морска полицейска власть е трояка:

I. Полиция за корабоплаването.

Постановленията на крайбрѣжната държава за:

1. Реда на сигнализацията.
2. Морскитѣ сигнали.
3. Задължителното ползуване отъ лоцмани (пилоти).
4. Предпазване отъ стълкновение между корабитѣ въ море и действието на корабоначалницитѣ въ случай на такива стълкновения.
5. Защита на подводнитѣ кабели и т. н.

сѫ задължителни за всички кораби проходящи презъ териториални води на коя и да е държава.

II. Митническа полиция.

Тази полиция следи да се не върши контрабанда, следователно тя има право да задържа и преглежда чуждестраннитѣ кораби въ териториалнитѣ води, които сѫ заподозрени въ контрабанда.

III. Санитарна полиция.

Тя следи за изпълнение санитарнитѣ предписания на централната власть, целящи да опазятъ страната отъ зараза и въобще за запазване страната въ санитарно отношение. Нейнитѣ изисквания се изпълняватъ безусловно отъ всички чужди кораби.

Крайбрѣжната държава има право на принудително изпълнение на своитѣ полицейски предписания, както и да налага наказание за тѣхното нарушение.

г) Крайбрѣжната държава има право, въ предѣлитѣ на своитѣ териториални води на ограничена сѫдебна власть по гражданскитѣ и углавни дѣла.

На крайбрѣжната държава сѫ подсѫдни:

1. Правонарушенията и юридическитѣ сдѣлки извършени въ пределитѣ на нейнитѣ териториални води, но не на чуждестраненъ корабъ.

2. Нещастнитѣ случаи въ море, станали въ пределитѣ на териториалнитѣ ѝ води, независимо отъ националностьта на корабитѣ. Въ този случай отечественитѣ закони на крайбрѣжната държава установяватъ виновностьта на корабоначалницитѣ, а сѫщо така гражданскитѣ и углавни последствия отъ тази виновность.

На мѣстнитѣ власти лежи обязанностьта да преведатъ въ изпълнение установенитѣ отъ сѫда последствия отъ правонарушението.

Но крайбрѣжната държава не се ползува съ юрисдикция по отношение на правонарушения из-

вършени на проходящъ презъ териториални води чуждестраненъ корабъ, стига само това нарушение на правната безопастность да се ограничава между лицата намиращи се на кораба.

Това е, по същество, правното положение и на корабитѣ стоящи на котва въ териториалнитѣ води, доколкото въпроса се касае до юрисдикцията на крайбрѣжната държава. По този въпросъ има разни, най-противоречиви становища на отдѣлни държави и писатели по международното морско право, но тѣ противоречатъ на окончателно установената континентално-европейска държавна практика. Съгласно тази практика крайбрѣжната държава само тогава има юрисдикция по отношение правонарушенията извършени на чуждестраненъ корабъ, когато и до колкото отъ тия правонарушения сж нарушени или подложени на опасность справедливитѣ интереси на самата крайбрѣжна държава, или на нѣкои отъ нейнитѣ поданници, които не се намиратъ на чуждестранния корабъ.

Въ международнитѣ договори, въ повечето случаи, се говори че охраната на вжтрешния редъ на търговскитѣ кораби, стоящи на котва въ чужди води, принадлежи изключително на консулитѣ на тия държави, подъ чието знаме плаватъ тия кораби. За това консулитѣ сж длъжни сами да разрешаватъ всички тъжби между корабопритежателя, висшия и нисшия екипажъ на кораба, и всички лица, изключая пасажеритѣ, вписани въ списъка на екипажа на кораба. Мѣстнитѣ власти на крайбрѣжната държава иматъ право да се вмѣсватъ само въ тия случаи, ако безпорядъцитѣ възникнали отъ такива спорове, могатъ да нарушатъ общественото спокойствие въ страната или въ пристанището, или най-после ако въ тия безпорядъци сж причастни мѣстни поданици или лица не входящи въ състава на екипажа.

д) Въ време на война териториалнитѣ води на воюващитѣ страни принадлежатъ къмъ театра на военнитѣ действия, а териториалнитѣ води на държави не участвующи въ война сж подъ закрилата на правовитѣ норми на неутралитета.

Б. Заливи.

По отношение на заливитѣ действуватъ особни общеприети правни норми. Вжтрешната часть на заливитѣ, надъ която е възможно пълно господство отъ брѣга, съставлява собственни води, а като така се намиратъ подъ пълното и неограничено териториално върховенство на крайбрѣжната държава.

Следъ тази часть следватъ териториалнитѣ води, които отвъдъ границата си преминаватъ въ открито море.

Тая граница се установява обикновенно като се прекарва мисленна права линия отъ единия отъ най-издаденитѣ носове къмъ другия такъвъ, на тая широчина на залива щото срѣдата на тази линия да се намира подъ изстрелитѣ на брѣговитѣ батареи, постатени на двата брѣга. Отъ тая линия къмъ брѣга се счита закритъ заливъ — собственни води, а къмъ морето почватъ териториални води, които преминаватъ въ открито море.

III.

МОРСКИ И ВЪЗДУШНИ КОРАБИ, КАТО ЧАСТЬ ОТЪ ДЪРЖАВНАТА ТЕРИТОРИЯ.

А. Морски кораби.

Териториалното върховенство на държавата се разпространява на националнитѣ държавни кораби, които даже въ чужди води — териториални или собствени, не подпадатъ подъ действията на държавната власть на тази страна въ чиито води тѣ се намиратъ.

Това правило се разпространява изцѣло върху националнитѣ търговски кораби въ открито море и само отчасти, (както се каза въ статията Териториалнитѣ води и заливи отъ гледище на международното морско право) въ чуждестранитѣ води.

По отношение къмъ корабитѣ не е допустимъ никакъвъ актъ на върховенство отъ страна на друга държава, освенъ на тая, къмъ която принадлежи кораба по своето знаме Корабитѣ, въобще, и въ всѣко отношение се считатъ като „плавающа часть на територията", (territoire flottant), „часть отечествена земя" отъ тая държава, чието знаме носятъ.

Събитията извършени на кораба се считатъ извършени въ държавата къмъ която, по своето знаме, принадлежи кораба. Ако престжпникъ избѣга на кораба, то за предаването му на мѣстнитѣ власти применяватъ сжщитѣ правови норми, които се применяватъ, ако той би избѣгалъ, като мине границата, на чужда сухопжтна територия.

Командиръ на военен корабъ, обаче, има право да даде убежище на лице, или да го предаде безъ да бжде стесненъ отъ нормитѣ, относящи се до процедурата на предаването му.

Държавни кораби се считатъ преди всичко военнитѣ кораби къмъ които се причисляватъ всички кораби, които постояно или изключително сж на държавна служба: полицейскитѣ, митническитѣ, санитарнитѣ и др. кораби, корабитѣ превозващи предмети за международни изложби и др.

Пощенскитѣ кораби, частна собственость, занимающи се и съ превозъ на товари и пжтници не се считатъ за държавни кораби.

Държавни кораби не се считатъ и търговскитѣ кораби, на които се намира държавния върховенъ глава или посланикъ, ако тия кораби не сж предоставени въ тѣхно изключително разпореждание.

Б. Въздушни кораби.

Правовитѣ норми, отнасящи се до морскитѣ кораби намиратъ съответно применение къмъ въздушнитѣ кораби. Събития които се извършватъ на въздушния корабъ презъ време на движението му по свободния въздухъ (или на открито море) или по въздушната зона на нѣкоя държава, се считатъ като станали въ тая държава, къмъ която принадлежи въздушния корабъ. Ако държавата надъ която въздушния корабъ пролетява, или нейнитѣ поданици сж заплашени отъ опастность, то въздушния корабъ подлежи на юрисдикцията на тая държава.

Частнитѣ въздушни кораби, стоящи на котва, сж подъ териториалното върховенстоо на държавата, въ която сж се спрѣли. Държавнитѣ въздуш-

шни кораби и въ този случай сж подчинени само на тая държава, на която принадлежатъ.

Въздушнитѣ кораби сж длъжни да иматъ ясно видими отличителни знаци, за да може националностьта имъ, съответно уреголирана, да бжде опознаваема, по подобие на морскитѣ кораби.

IV.

ДЪРЖАВНОТО ВЪРХОВЕНСТВО ВЪ ТЕРИТОРИАЛНИТѢ НИ ВОДИ ОТЪ ГЛЕДИЩЕ НА НЬОЙСКИЯ ДОГОВОРЪ ЗА МИРЪ.

Изключителнитѣ и тежки времена, които преживява Отечеството наложиха въ кратъкъ периодъ отъ време, не веднажъ, да се вематъ особни предохранителни мѣрки, които цѣлятъ да обезпечатъ сигурностьта и спокойствието на страната.

Днесъ военното положение обезпечава на страната пълно спокойствие и предполага усилена дейность на военнитѣ и морско-полицейскитѣ власти.

Морскитѣ полицейски кораби, заедно съ крайбрѣжната охрана иматъ да приложатъ държавното върховенство въ териториалнитѣ води и пристанища, за да запазятъ страната отъ нахлуване на чужди агенти агитатори, пренасяне, пари и оржжие, забѣгване на престжпници и контрабанда отъ всѣкакъвъ видъ.

Въ тия си функции морската полицейска власть и нейнитѣ кораби неминуемо се натъкватъ на кораби, отъ всѣкакъвъ видъ, подъ чуждо знаме. Благодарение договора за миръ България е поставена и по отношение на върховнитѣ си права надъ териториалнитѣ си води въ ограничително, въ известни отношения, макаръ и временно, положение.

Следнитѣ членове отъ морскитѣ клаузи опредѣлятъ това положение.

Чл. 152. Относително риболовството, морския каботажъ и реморкажъ, корабитѣ и пароходитѣ на съюзнитѣ и здружени държави ще се ползуватъ въ България, даже въ териториалнитѣ български води, отъ сжщото положение, което ще иматъ параходитѣ на най-благоприятствуваната нация.

Чл. 160. Задълженията наложени на България чрезъ по-горнитѣ глава I-ва и чл. 152 отъ гл. II-ра ще престанатъ да бждатъ въ сила петь години следъ влизането въ сила на настоящия договоръ, освенъ ако противното се укаже отъ текста или ако съвета на Обществото на народитѣ реши най-малко дванадесеть месеца преди изтичането на този периодъ, щомъ тия задължения да останатъ въ сила за още единъ последующъ периодъ съ или безъ видоизмѣнения.

Чл. 218. Поданницитѣ на съюзнитѣ и здружени сили както и тѣхнитѣ имоти, параходи и кораби, ще се ползуватъ въ всички пристанища и и по вжтрешнитѣ водни пжтища на България, въ всѣко отношение, отъ сжщото положение, отъ което се ползуватъ българскитѣ поданници, имоти, параходи и кораби и т. н.

Въ случай, че България би дала на нѣкоя отъ съюзнитѣ и сдружени сили, или на коя и да е друга чужда държава едно предпочитително положение, този режимъ ще се разпростре незабавно и безусловно върху всички съюзени и сдружени сили.

На движението на лицата, параходитѣ и корабитѣ не ще се създаватъ други спънки, освенъ тия, що произхождатъ отъ разпоредбитѣ по митницитѣ, по полицията, отъ санитарнитѣ предписания, емиграцията или имиграцията, сжщо и до вноса и износа на запретенитѣ стоки. Тѣзи разумни и еднообразни разпоредби не трѣбва да спъватъ трафика.

Чл. 247. Следъ изтичане на единъ три годишенъ срокъ отъ влизане въ сила на настоящия договоръ разпорежданията на чл. чл. 212—218, 221, 236, 238—240 ще могатъ да бждатъ ревазирани въ всѣко време отъ съвета на Обществото на народитѣ.

Резюмирани тия членове отъ морскитѣ клаузи създаватъ следното положение:

1) Коботажа, реморкажа, риболова въ нашитѣ териториални води може да бжде запазенъ изключително за български поданници, до тогава до като България не позволи на коя и да е чужда държава да извършва горнитѣ промисли и коботажъ. Въ последния случай всички съюзни и сдружени сили автоматически ще получатъ това право.

2) Ограниченията, посочени по-горе изтичатъ 5 години следъ влизане въ сила на договора за миръ. Понеже предвиденото противно решение на Обществото на народитѣ не е последвало, то България днесъ е свободна да запази каботажа, реморкажа и риболова въ териториалнитѣ си води изключително за себе си или да позволи това на нѣкоя друга държава, безъ съюзенитѣ и здружени сили да иматъ право да претендиратъ да упражняватъ каботажа и морскитѣ промисли въ нашитѣ териториални води, безъ предварително, отдѣлно за всѣки случай, наше съгласие.

3) Поданницитѣ на съюзенитѣ и здружени сили, както и тѣхнитѣ имоти, кораби и параходи следватъ да бждатъ третирани на равно съ българскитѣ въ всички наши пристанища и териториални води.

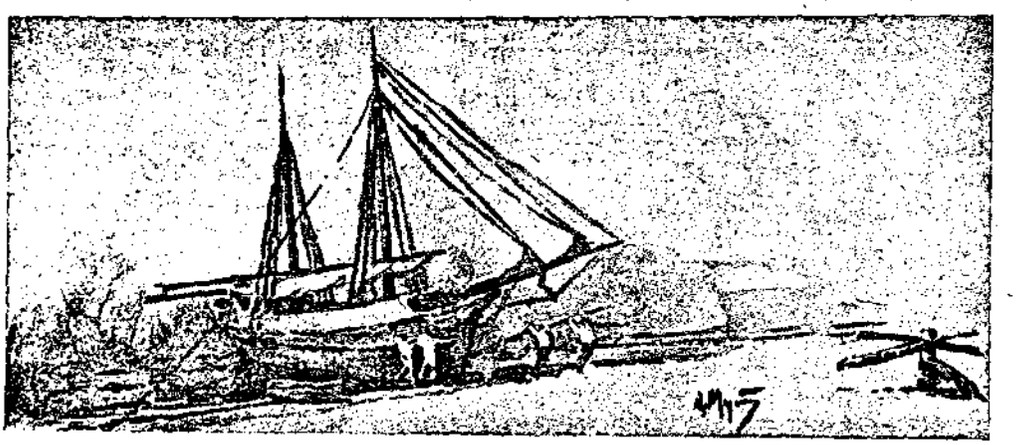
4) По отношение на лицата, параходитѣ и корабитѣ на съюзенитѣ и сдружени сили ще се прилагатъ всички ония разумни и еднообразни мѣрки въ нашитѣ пристанища и териториални води, които сж продиктувани отъ необходимостьта за запазване сигурностьта на държавата.

Заключение: България автономно може да забрани коботажа и риболова въ териториалнитѣ си води на ония кораби на коя и да е държава, които съ своитѣ дѣйствия сж дали достатъчни доказателства на властьта, че не сж непричастни къмъ ония лица, които се стремятъ да нарушатъ вжтрешния редъ и спокойствието на страната.

Българската морска полиция въ нашитѣ пристанища и териториални води има пълна свобода на действие, осветена отъ международното морско право и подтвърдена отъ договора за миръ въ Ниой (статия териториалнитѣ води и заливи отъ гледище на международното морско право).

Международното морско право опредѣля ясно нашитѣ върховни права въ териториалнитѣ ни води и пристанища, които относно морско-полицейскитѣ служби (корабоплавателна, митническа и санитарна) се напълно потвърждаватъ и отъ договора за миръ въ Ньой;

Никакво вмешателство на консулитѣ на коя и да е държава при изпълнение на службата на морската полиция е недопустимо. А предварителното вземане съгласие на чуждъ консулъ за изпълнение служебния дългъ отъ страна на морската ни полиция въ пристанищата и териториалнитѣ ни води е накърнение на държавния суверенитетъ не предизвиканъ отъ никакво договорно задължение.



На морския брѣгъ. Рис. отъ Вл. Мутафовъ.

D-r G.

СЕГАШНОТО СЪСТОЯНИЕ НА ЕХОВИЯ ДЪНОМѢРЪ.

(Настоящето изложение се основава главно на трудоветѣ на *D-r B. Schulz* и Проф. *D-r H. Maurer*.)

Опита да се мѣри морската дълбочина посредствомъ звукови вълни е доста старъ. Още презъ 1855 год. англичанина Maury споменава въ „Physical Geography of the Sea" за безрезултатнитѣ опити на този родъ дъномѣръ. Следъ това тази нова проблема потъна въ забрава и едвамъ съ известната катастрофа на „Титаникъ" се даде новъ тласъкъ на нея. Физика Behm се опита да създаде една ехова метода за откриване на близки ледени планини. Отначало той се е занимавалъ съ начина на движението на звука въ водата и нему се е удало чрезъ извънредно комплицирани и пълни съ замисълъ методи не само да изследва разпространението на звука въ водата и неговото отражение отъ потопени предмети, като камъни, пѣсъкъ, сждови стени и др., но даже и да фотографира всичко това по единъ прекрасенъ начинъ.

Въ всѣки случай пжтя, който дѣлѣше тѣзи чисто научни успѣхи отъ практическото имъ приложение бѣ твърде голѣмъ. Главната трудность представляваше голѣмата бързина на разпространението на звука въ водата. И наистина възможно ли е за човѣшкото ухо да схване единъ звукъ отъ $^1/_{1000}$ отъ секундата, когато искаме точность въ измѣрване на плитко дъно кржгло 1 метъръ? — Естествено, че не.

Работитѣ можеше да се започнатъ отъ две разни направления: или да се започне съ разработването на единъ ехо-дълбокомѣръ за голѣми дълбочини и следъ като се поусъвършенствува да се премине къмъ ехова дъномѣрна система за малки дълбочини (американски способъ), или пъкъ да се работи отначало за увеличение точността на измѣрването до най-голѣма степень, та да може да се прави промѣръ и на плитки води. Този последния пжть е избралъ и Behm, който привърна своя фотографорегистриращъ дъномѣръ въ единъ видъ универсаленъ дъномѣръ, който мѣри дълбочината на водата съ точность до нѣколко метра (за плитки води, а така сжщо и за дълбочини по-голѣми отъ 1000 метра). Но при все това този апаратъ, който иначе е много интересенъ, сжщевременно е и извънрддно сложенъ, та затова може да се употрѣбява само отъ физици и океанографи.

Ето накратко какъ е устроенъ дъномѣра на Behm съ механически измѣрвачъ на малки периоди отъ време. Една шайба, която се завъртва посредствомъ една пружина, следъ като бжде изстрелянъ прикрепения къмъ нея патронъ. Следъ като пристигне отражения отъ морското дъно звукъ, шайбата автоматически престава да се върти. По-рано този апаратъ имаше това голѣмо неудобство, че при измѣрване на по-голѣми дълбочини и употребяване на съответно по-силенъ гърмящъ патронъ, звука вмѣсто да отива право надолу заобикаля около подводната часть на кораба и приемателния микрофонъ схваща именно този звукъ. Но днешния дъномѣръ на Behm е по-усъвършенствуванъ и е снабденъ съ единъ „изключвачъ", който се пуща винаги въ движение, щомъ като се мѣрятъ по-голѣми дълбочини отъ 50 м. и се има опастность отъ завиване на звука около подводната часть на кораба. Обикновениятъ дъномѣръ на Behm типъ I, съ свѣтлинна шкала за отчитане и „изключвачъ" може да измѣри дълбочини до 200 метра и е най-добриятъ и пригоденъ инструментъ за мореплавателитѣ. Съ помощьта на това специално приспособление „изключвачъ" могатъ да се измѣрватъ дълбочини и до 750 метра безъ да е нуждна сжществена промѣна въ самиятъ типъ дъномѣръ. Дъномѣра на Behm типъ III е пригоденъ за по-голѣми дълбочини, но тукъ той става непригоденъ за пасажерски кораби, понеже звука отъ гърмящитѣ патрони трѣбва да е достатъчно мощенъ за да може да достигне дъното и пакъ да се върне обратно. Тукъ си служатъ съ простия еховъ дъномѣръ, нагоденъ за човѣшко ухо. И тукъ, както и при другитѣ методи, веднага съ изгърмяването на единъ сравнително слабъ патронъ се поставя въ движение колелото за време, което, обаче, се спира отъ самия наблюдатель, който схваща съ помощьта на на телефонъ отражения звукъ. Но това е твърде съмнително, защото не всѣки човѣкъ е въ състояние да схване единъ слабъ звукъ.

И така за сега дъномѣра на Behm типъ I е единствения пригоденъ за мореплавателитѣ, които могатъ да измерватъ съ голѣма точность дълбочинитѣ до 200 метра.

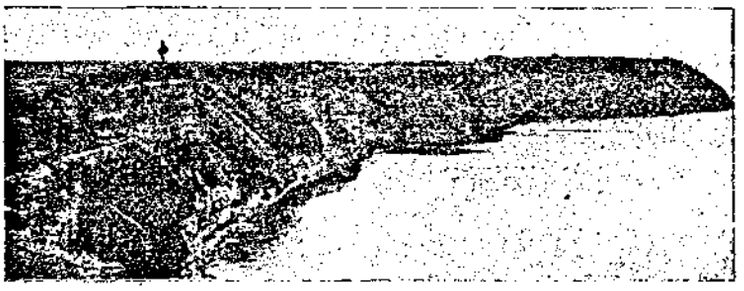
Еховия дъномѣръ за голѣми дълбочини може да допринесе голѣма полза на океанографа за изследване профила на морското дъно. Единъ отъ еховитѣ методи бѣше този за приемане на звука посредствомъ човѣшкото ухо, само че въ случая не се даватъ единични гърмежи, ами се произвеждатъ ритмично повтарящи се звукови удари. Този способъ е на американеца D-r Hayes, който е постигналъ удивително добри резултати, като е успѣлъ да опредѣли вертикалния разрѣзъ на океанското дъно отъ Нюпортъ до Гибралтаръ, а така сжщо е направилъ промѣри между Санъ-Франциско и Мексико на една площь отъ 34,000 кв. морски мили съ 5000 промѣри за 38 дена! Апарата на D-r Hayes се състои отъ единъ мембрановъ изпращачъ, който дава кжси звуци така, че човѣшкото ухо да можа да ги схване. Следъ това се промѣнятъ промеждутъцитѣ между отдѣлнитѣ тонове така, че ехо и звукъ едновременно да се съвпаднатъ. Тогава дълбочината се равнява на половината отъ времето, нуждно да отиде звука до дъното и пакъ да се върне. За сега тази метода е единствената дълбоководна дъномѣрна система, която е издържала своя боеви изпитъ.

Колкото се отнася за американската плитководна дъномѣрна система, то тя стои по-долу отъ дъномѣра на Behm, както по точность, така и по районъ на действие. Това е тъй нареченията „Хидрофонъ". Другъ единъ способъ на D-r Hayes е този на „standing warning method". Посредствомъ приборъ за опредѣляне посоката на звука нагласяватъ ехото да съвпада съ звука, като презъ равномѣрни промеждутъци се произвеждатъ звукови импулси. Тогава човѣшкото ухо схваща и двата импулса така, като че ли пристига само единъ. Подобенъ родъ дъномѣръ се разработва и въ Англия.

Другъ единъ американски апаратъ прилича по своята конструкция много на Behm-овия дъномѣръ. Съ него сж измѣрени дълбочини до 200 м., до 1200 м., а даже и до 2000 метра.

И така ако се хвърли единъ погледъ на многобройнитѣ ехови дъномѣрни системи, ще се види, че за сега само две методи сж изпробвани съ успѣхъ: тѣзи на Behm и на Hayes. Особно добъръ и надеженъ е Behm-овия дъномѣръ за мореходцитѣ. Действително той има още маса недостатъци, много има още да се желае, но въ скоро време мореплавателитѣ ще иматъ едно абсолютно сигурно, бързо и лесно помагало при пжтуванията по море.

(Изъ *Hansa*, № 17, 1925 г. Превелъ Мичманъ Зашевъ).



Носъ Калиакра.

Е. Моренъ.

МОРСКИЯ ЛЕЙТЕНАНТЪ.

(Морски епизодъ изъ Марокския конфликтъ)

Лейтенантъ Лоуелсъ, командиръ на миноносецъ „Нетъ", седѣше на перилата на командирския мостикъ на своя малъкъ корабъ и мрачно теглѣше пушека отъ кжсата си лула.

Живописната му форма се състоеше отъ свѣтли панталони на рейета, една истъркана тужурка, копринена кърпа, увита около шията му, и отъ една доста извехтѣла формена фуражка. Боситѣ крака на господинъ лейтенанта бѣха обути въ едни смачкани кадифени пантофи — единия — зеленъ, а другия — червенъ.

Откровено казано, облѣклото му съвсѣмъ не подхождаше по предписанието за носенето на морската форма въ кораба.

Но, както изглежда, лейтенанта се отнасяше съвършенно безразлично къмъ това строго нарушение на морската дисциплина. Той пъхна дълбоко ржце въ джобоветѣ си и потъна въ меланхолично разглеждане на двата си разноцвѣтни пантофа.

Не следъ дълго, появяването на корабника по палубата съ купъ книжа въ ржка го пробуди отъ тази меланхолия.

— Какво има? — попита Лоуелсъ, взимайки книжата.

— Не знамъ; телеграфиста отъ безжицния постъ ми каза да ви ги предамъ.

— Какво говорите! — извика лейтенанта, скачайки отъ перилата така стремително, щото една му чехълъ, изхвърквайки, падна въ морето.

— Дяволъ да го вземе! — извика лейтенанта, чехъла на десния си кракъ изгубихъ.

— Нѣма нищо, господинъ лейтенанте, ей сега веднага ще го хванемъ — отговори корабника.

— Дѣсния чехълъ на командиря — задъ борта, на подвѣтрената страна! . . . изкомандва той, прескачвайки презъ перилата.

Раздадоха се свиркания, тропотъ на моряшки крака, скърцания на скрипци и следъ минута отъ миноносеца отблъсна малка лодка, която весело заигра по вълнитѣ, търсейки червения чехълъ на лейтенанта. Най-послѣ, следъ продължително гонене, чехъла бѣ уловенъ и тържествено предаденъ на командиря.

Помолете мичманъ Трентъ да се качи горе при менъ—каза Лоуелсъ, обувайки мокрия чехълъ.

Корабника изчезна мигновенно и следъ нѣколко секунди се появи и мичманъ Трентъ.

— Вижте, Трентъ, — каза Лоуелсъ, подавай-

ки му книжата — намъ ни предстои да се приготвимъ за походъ.

— Слава Богу! — въздъхна Трентъ, като прегледа набързо телеграмата, която гласеше: „Присъединете се незабавно къмъ третата флотилия". Съ една дума настана вече края на отегчителното ни кръстосване все покрай брѣга.

— Надѣвамъ се и азъ така да бжде — произнесе Лоуелсъ — На менъ тъй много ми е дотегнало да се разправямъ съ рибарски вѣтроходи и тромави баржи. Кажете веднага на машиниста да побърза съ машината. Трѣбва колкото се може по-скоро да се махваме отъ тука.

„Нетъ" повече отъ месецъ вече кръстосваше около Хуллъ, охранявайки брѣговетѣ и спокойствието на мирното население на рибарскитѣ селца, разхвърлени по цѣлото крайбрѣжие.

Мароконския кризисъ по това време бѣше въ своя апогей. Носѣха се упорити слухове, че войната е неизбѣжна. Три велики сили работѣха трѣскаво день и нощь за да привършватъ военнитѣ си приготовления и да почнатъ кръвопролитна борба въ случай, че дипломатическитѣ преговори не доведътъ до мирно разрешение на спора.

Достатъчно бѣше една невнимателна дума, една необмислена крачка за да пламне въ кървавъ пожаръ половината отъ цивилизования свѣтъ.

Последствията отъ войната биха били ужасни: И когато вече скжсването на международнитѣ отношения ставаше неминуемо, сждбата въ лицето на лейтенанта отъ флота Лоуелсъ, се намѣси и предотврати нещастията.

Половинъ часъ следъ получаването на телеграмата, лейтенанта се изправи на своя командирски мостикъ и даде нареждане въ машинното отдѣление за пъленъ ходъ.

Въ сжщия мигъ турбинитѣ заработиха тихо и малкия корабъ се залюля, врѣза острия си носъ въ една огромна вълна, и, съ скоростьта на експреса, се понесе съ курсъ къмъ северъ.

Цѣлия день миноносеца се плъзгà край северо-източнитѣ брѣгове на Англия. Настжпи здрачъ. Огньоветѣ бѣха изгасени и входницитѣ, водящи въ машиното отдѣление, — плътно закрити съ платнища.

Скорострелнитѣ орждия бѣха заредени и прислугата, облѣчена съ непромокаеми дрехи, се настани около своитѣ грозни орждия.

Наскоро следъ залѣзъ — слънце, Лоуелсъ се качи на мостика, хвърли бѣгълъ погледъ на картата и на компаса и се обърна къмъ Трента:

— Колко вървимъ въ часъ?

— Двадесеть вжзела приблизително.

— Добре! А сега вървете долу и си легнете! Азъ ще остана пръвъ на стража.

— Слушамъ!

Нощьта бѣше тъмна и бурна. Чернитѣ облаци, издигащи се отъ северо-западъ, презъ всичкото време закриваха, като непрогледна стена, свѣтлата луна.

Следъ нѣколко часа Трентъ се яви за смѣна и въ момента, когато Лоуелсъ се готвѣше да слѣзе долу, той изведнажъ спрѣ погледа си напредъ на хоризонта, забелѣзвайки едно тъмно очертание на нѣкакъвъ голѣмъ корабъ.

— Това трѣбва да е четвъртата флотилия, — забеляза той на Трента и, като постави рупора на устата си, извика силно по направление на силуета.

Никой не отговори.

Въ душата на лейтенанта се породи смътно подозрение, че това може би, е авангарда на неприятелския флотъ, готвящъ се да направи десантъ неочаквано.

За възможностьта на такова нападение на нѣкое беззащитно пристанище отдавна се писа по всички вестници.

— Трентъ, можете ли да имъ се обадите по немски? — попита Лоуелсъ своя помощникъ.

— Нито дума; зная само нѣколко фрази по французки.

— Азъ пъкъ малко по испански. Но нищо. Щомъ тѣ не искатъ да разбератъ по английски ще се постараемъ и на другъ езикъ. Почнете вий пръвъ, Трентъ!

— Какво търсите тукъ? — завика съ преговорната тржба Трентъ, като се надвесе на самия край на мостика.

Изглеждаше, че непознатия не разбираше и френски и Лоуелсъ взе отново рупора:

— Кои сте вий? — извика той съ всичката си сила по испански.

Нѣколко секунди никой не отговори, но следъ туй по вълнитѣ се разнесе грубия отговоръ:

— Махнете се по дяволитѣ!

Сжщия гласъ добави още нѣколко умѣстни забележки по отношение на непредпазливостьта на офицеритѣ, които по такъвъ начинъ съ своя мечешки ревъ можаха да обърнатъ вниманието на неприятеля и да издадатъ предъ него своята флотилия.

— Сега ни пипнаха! — произнесе тихо Лоуелсъ. За щастие тѣ не ни познаха. Ще трѣбва да се махнемъ по надалечъ отъ тѣхъ.

При тѣзи думи той заповѣда да вематъ малко въ дѣсно, надѣвайки се по такъвъ начинъ да заобиколи флотилията и следъ това да я догони и се присъедини, като че ли нищо не е ставало.

Следъ единъ часъ ходъ, на Трента, стоящъ на постъ, му се стори че чува отъ дѣсната си страна шумъ на машина отъ параходъ. Минаха още нѣколко минути и отъ нощната мъгла изкочи една грамадна черна масса.

Трентъ реши, че това е нѣкой голѣмъ броненосецъ или кръстосвачъ, вървящъ съ петнадесеть мили въ часъ.

— Повикайте по скоро лейтенанта! — заповѣда той на дежурния стражникъ.

Следъ двѣ минути Лоуелсъ вече стоеше на мостика, вперилъ погледа си въ тъмнината.

— Струва ми се, че това е броненосецъ до колкото мога да схвана, — каза той разсеяно. Въ всѣки случай огньоветѣ му сж изгасени.

— Да му се обадимъ ли?

— А друго още нѣщо? Азъ съвсемъ не искамъ за втори пжть да бжда изруганъ. Ний ще се постараемъ да се приближимъ незабелязано и да проследимъ отблизо този тайнственъ корабъ.

Изведнажъ на броненосеца се чу команда.

— Чухте ли? — попита Лоуелсъ Трента. Това бѣше на немски. Въ туй не може да имаме никакво съмнение... Работата сега е тамъ, какво може да търси този корабъ тъй близо до нашитѣ брѣгове?

— Може би, вжглищата му да сж се привършили! — забеляза неувѣрено Трентъ.

— Глупости! Броненосеца е излѣзалъ едва преди нѣколко дена отъ пристанище. Не, тука работата е нечиста. Както изглежда немцитѣ искатъ да ни нападнатъ ненадейно. Това още сега ще трѣбва да узная.

— Мислите ли, че немския капитанъ ще ви каже това направо, че има намѣрение да бомбардира Хуллъ?

— Не, обаче, азъ ще му искамъ картата по която той води курса на кораба си, — отговори лейтенанта. Тамъ пжтя му е обозначенъ точно и ний ще можемъ да отгатнемъ на кжде се е запжтилъ той.

Следъ тѣзи думи лейтенанта покани мичманъ Трентъ, корабника и артилериста въ своята каюта, кждето имъ изложи своя планъ, състоящъ се въ това да се спре броненосеца и да му се конфискуватъ книжата.

На такава постжпка можеше да се реши само единъ безумно смѣлъ морякъ, какъвто бѣше лейтенантъ Лоуелсъ, миноносеца, на когото, въ сравнение съ грамадния голиатъ, изглеждаше, като детска играчка.

Съвещанието трая само нѣколко минути.

Следъ това всички се изкачиха на палубата и миноносеца, като описа единъ полукржгъ, почна да се държи успоредно на разстояние на четиридесеть до петдесеть метра.

— Какъвъ е този корабъ? — извика му съ рупора Лоуелсъ, като че току що го е забелязалъ.

Въ сжщия моментъ миноносеца освѣтли неприятеля съ прожектора си.

— Броненосеца „Гнайзенау", — чу се отговоръ. — Какво искате?

— Искамъ да спрете! — завика лейтенанта, Вмѣсто отговоръ, раздаде се високъ смѣхъ.

— Въ такъвъ случай ще ви пратя мина, — забеляза Лоуелсъ.

Всички, които се намираха на броненосеца можаха да забележатъ какъ минния апаратъ, служащъ за хвърляне на минитѣ, се насочваше право на борта имъ. Тѣ знаеха, че отъ такова разстояние попадението на мината е неизбѣжно.

Изведнъжъ на броненосеца се чу свирането на корабника му.

Лоуелсъ веднага разбра какво означаваше това.

— Допрете се само до вашитѣ орждия и азъ ще ви пратя на дъното! — извика той високо.

— Но туй значи обявяване на война! — чу се сърдития гласъ на немския офицеръ.

—Вий ще спрете ли най-после кораба си, или не?

Единъ отъ моряцитѣ на миноносеца се наведе надъ минния апаратъ, увѣрявайки се въ точностьта на мѣрника му.

Въ този моментъ на броненосеца издрънка машинния телеграфъ и кораба намали хода си.

— Сега ще пристана на борта ви и ще се кача при васъ, — извика имъ отново лейтенанта.

Следъ нѣколко секунди една лека лодка отблъсна отъ миноносеца и се отправи къмъ желѣзния колосъ. Отъ последния му хвърлиха вжже и Лоуелсъ се изкачи горе.

— Какво означава това оскърбление? — извика нервно немския капитанъ.

— Най-напредъ позволете ми да ви забележа — каза любезно неканения гостъ, посочвайки на орждията, — че ако моитѣ хора забележатъ, че вашитѣ моряци се опитватъ да се доближатъ до тѣхъ, то тѣ веднага ще ви хвърлятъ въ въздуха.

Командира разбра, че е безсиленъ.

— Какво желаате? — попита той мрачно.

— Трѣбватъ ми книжата и картата, по която водите кораба си, — отговори хладно лейтенанта.

— Но какво значи всичко това, дяволъ го взелъ! — не се въздържа да извика немеца, който едва ли не се пукна отъ злоба.

— Успокойте се — забелѣза невъзмутимо лейтенанта. Следъ 5 минути, ако книжата и картата не бждатъ въ ржцетѣ ми, ний всички ще хвръкнемъ въ въздуха. Разбрахте ли?

Немеца видѣ, че нѣма никакъвъ изходъ. Всѣко едно отъ неговитѣ многобройни орждия би могло съ единъ изтрелъ да унищожи малкия миноносецъ, но преди още да успѣе той да се прицели, мината би взривала кораба му. И той реши да се покори на сждбата и да предаде книжата. Ако въ тѣхъ имаше нѣщо, което да компрометира Германия, работата на дипломатитѣ би изгладила конфликта, нали за това е и тѣхното предназначение, си мислѣше той.

— Две минути минаха, — прекжсна мълчанието лейтенантъ Лоуелсъ.

— Вий ще получите всичко каквото желаете, но предупреждавамъ ви, че тази постжпка я считамъ за равносилна на обявяване война и нека цѣлата отговорность падне върху васъ!

— По скоро книжата!

Следъ нѣколко минути на лейтенанта връчиха книжата, които той бѣгло прегледа, макаръ и нищо да не разбра. Следъ туй той почна да разглежда картата: тукъ той бѣше професоръ.

— Това не е картата, по която водите курса си, — каза той връщайки му я.

Немеца се обърна и съ едно проклятие я предаде на единъ свой офицеръ, който за мигъ изчезна и се върна веднага съ исканата карта.

— И тъй отъ друго нѣмамъ нужда, — каза Лоуелсъ. Лека нощь!

Следъ минута той бѣше на своя малъкъ миноносецъ, който съ пъленъ ходъ запори вълнитѣ напредъ, обръщайки задната си часть къмъ неприятеля за да може по удачно да избѣгне попаденията на снарядитѣ, ако неприятеля би дръзналъ да открие огънь . . .

При зори тѣ се срещнаха съ единъ британски кръстосвачъ. Лоуелсъ се яви на борта му при командиря, комуто предаде книжата, които бѣ отнелъ отъ немцитѣ, като му разказа за всичко, случило се.

Безжичниятъ телеграфъ на кръстосвача заработи веднага по всички направления. На края командирътъ покани Лоуелса въ своята каюта и му каза:

— Получи се заповѣдь да се отправите за Порсмутъ и тамъ да чакате до второ нареждане.

До като миноносецътъ летѣше обратно на югъ, между Лондонъ и Берлинъ ставаше оживена обмѣна на дипломатически телеграми.

Книжата на „Гнайзенау" показваха, че той е билъ дълженъ да застане на чело на немския флотъ, който еималъ заповѣдь да направи десантъ на английския брѣгъ, смѣтайки по такъвъ начинъ да нападне ненадейно.

Спирайки броненосеца, лейтенанта, безъ да подозира нѣщо, е разтроилъ цѣлия планъ на немцитѣ. Тѣхната ескадра се върнала веднага назадъ, изоставайки мисъльта да нападне Англия.

Цѣлата преписка по този инцидендъ се съхранява въ архивата на Министерството на Външнитѣ Работи и резултата отъ инцидента бѣше нотата, предявена на Германия, съ която я предупреждаваха, че ако не бжде умѣрена въ своитѣ искания и действия, то Англия ще счете горния инцидентъ съ „Гнайзенау", като достатъчненъ поводъ за обявяване на война.

Енергичното поведение на британското правителство бѣ стреснало немцитѣ и спора за Мароко бѣ решенъ по миренъ начинъ.

Превелъ отъ английски: **Зап. Лейтенантъ Зидаровъ.**



Месемврийски полуостровъ. Фот. Калчевъ, 1924 г.

П. А. Шишковъ.

ПИЛОТЪ.

(Разказъ).

Просвѣщава се на тѣзи, въ чиито ржце е — да уредятъ пилотната служба.
Автора.

Младия и енергиченъ щурманъ—Василъ Пѣевъ — прерѣзалъ по всички направления Срѣдиземното море и прилежащитѣ му басейни, десеть пжти миналъ отъ Суецъ до Масуахъ и обратно, и петь пжти — отъ Гибралтаръ до Немското море — бѣ успѣшно завършилъ преди три години морскитѣ си науки на Capitano di Lungo corso въ Генуа, отгдето, съ радость и желание да работи, се завърна въ отечеството си. Отечеството му го посрещна добре, като го прати на единъ отъ параходитѣ си за трети помощникъ-капитанъ, а усърдието и рѣдкитѣ му моряшки самоувѣреность и знания - успѣха, въ края на първата година, да го издигнатъ до старши помощникъ... По стечение на обстоятелствата, а главно, за да заработи, въ новооткрититѣ първокласни пристанища, които искаха нови сили, опитность и знания, Пѣевъ, подкрепенъ отъ добритѣ си свидетелства, практика и знание на езицитѣ: английски, френски и италиянски успѣ да постжпи въ О... ското пристанище за пилотъ.... И отъ година насамъ, неуморимъ и жизнерадостенъ смелъ и засмѣнъ, той ржководи общата морска служба въ рейда, аванъ-порта и басейна на пристанището отъ тъмно до тъмно, незачитайки труда си, знаейки, че той внася нѣщо ново, което нѣма отечеството му, и което — не може да го има освенъ съ опитностьта, работата и безкористието на своитѣ синове, обикаляли чуждитѣ страни и моретата имъ. Пѣевъ стана първия пионеръ по пжтя на развитието на първитѣ пристанища: сутринь, съ изгрѣва на слънцето, той редовно скачаше въ лодката си, теглена отъ двама моряци и съ насоченъ носъ върху параходитѣ, които носѣха на фокъ-мачтата си синъ квадратъ на бѣло поле — той ги посрещаше, заговаряше на родния езикъ на капитанитѣ имъ, въвеждаше ги въ басейна, акостираше ги.... Едва „завързалъ“ единия параходъ на кея' той, като маймуна, прекрачваше по щормъ-стълбата, скачаше въ лодката си, хващаше румпелнитѣ вжженца и, съ леко поплющващъ националенъ флагъ, съ две кръстосани котви — ржеше пакъ басейна за да отиде на втория параходъ, очакващъ го съ нетърпение... А после на третия — ... На четвъртия.... И редовно, безъ почивчка, въ дѣлникъ и праздникъ, въ вѣтъръ и тихо време, въ дъждъ, снѣгъ и мразъ, и въ време на всѣка буря — той бѣше на поста си. Той бѣше на поста си, и всѣкидневно пристигналитѣ параходи, до осемь часа сутриньта биваха акостирвани. Той бѣше на поста си, защото знаеше, че неговата добра и акуратна работа се явяваше, като цѣнно преимущество на отечеството му предъ чужденцитѣ, съ които той пръвъ влизаше въ контактъ. Той знаеше отъ своитѣ обиколки изъ моретата — каква важность се дава на единъ пилотъ и на една страна която има пилоти. А странитѣ безъ пилоти — почти ги нѣмаше въ неговитѣ обиколки; такива страни минаваха къмъ категорията на съвсемъ дивитѣ страни. Даже и въ дивитѣ страни англичанитѣ бѣха изучили туземци, които сносно извършваха своята пилотска работа. И въ случая, Пѣевъ, въпрѣки, че му се плащаше нищожна заплата, работѣше 14 часа дневно, безотлжчно — пазейки престижа на отечеството си, знаейки, че моряцитѣ си отнасятъ лошо мнение за онази страна, която нѣма пилоти, и гдето тѣ не се вестяваха на борта имъ веднага следъ хвърлянето на котвата... Той бѣше самъ и сложилия се пилотажъ, само върху неговитѣ плѣщи, не му даваше никога почивка. Това, което го ободряваше бѣше: че той се явяваше, като пионеръ, въ дѣлото на отечественото си мореходство и... стигаше му тази награда... Ето година

вече изтичаше, новата — носѣше новъ бюджетъ и той бѣ съ голѣма надежда за нѣкакво сносно повишение, още повече, че напослѣдъкъ той се явяваше предъ чужденцитѣ съ кърпени обуща, нѣщо, което отчаяно го дразнѣше, понеже чрезъ своитѣ кърпени обуща той излагаше и отечеството си. Но той вѣрваше въ благодарното си отечество и за сега, блъскаше по-вече черна боя върху кръпкитѣ за да се не забелѣзватъ, а когато пилотираше, той дипломатически прислоняваше краката си било до ноктауза на компаса, било при мостовия телеграфъ и никога не изпущаше изъ предъ видъ, че той трѣбва да прави жертви и правѣше ги безропотно...

Новата година дойде... Следъ нѣколко дни пристанищния началникъ, по професия — машиненъ инженеръ, повика Пѣева, комуто, съ авторитетностьта на началникъ, каза:

— Дирекцията ви преименова въ — старши морякъ, а заплатата ви повишава съ 10 лева... Ето заповѣдьта!

Пѣевъ остана, като гръмнатъ. Старши морякъ, та това е само — простъ морякъ, който е милъ повече време палубата на корабъ!

— Не може да бѫде! — ръзгърна ржце Пѣевъ. — Старши-морякъ и повишение — тука нѣма логика!... Само овчари могатъ да измѫдрятъ такава новость.

Инженера събра силитѣ си, погледна съ съжаление добрия си чиновникъ, и, като дигна рамене на безпомощность, заговори:

— Не ни слушатъ отъ дирекцията... не разбиратъ отъ службата... Едно искаме — друго ни налагатъ... Азъ никога не съмъ искалъ да премахватъ пилотната служба.

Пѣевъ се изпѫчи и отсѣче:

— Г. инженере, давамъ си оставката! Дойдохъ за пилотъ, а не — за старши-морякъ. Пристанище безъ пилотъ — не е пристанище. То може да остане безъ началникъ, но безъ пилотъ не може. Извинете, че, може би, ви обиждамъ, но това, което ви говоря е една голѣма истина...

— Успокойте се! — пресѣче го инженера. — Ще ви обясня: знамъ, че безъ пилотъ не може. Дирекцията официално премахва това название, съ цѣль да се освободи отъ евентуални отговорности. Вий пакъ сте пилотъ... Само нѣма да се наричате пилотъ! Това е всичко!

— Но щомъ се покача на параходa, капитана ми задава въпроса: „Do you are the pilot?“ Ако кажа — „да“ — ще лѫжа, ако кажа — „не“, той ще ми посочи стълбата. Чужденцитѣ сѫ ясни и категорични. Идѣте да приказвате съ единъ англичанинъ, единъ френецъ, или съ немецъ!

— Ще имъ казвате, че сте чиновникъ отъ пристанището... за да имъ посочвате где имъ е мѣстото на кея или въ басейна. . Азъ допълнително ще се погрижа за възстановяването на старото положение...

— А до тогазъ?

— Ще се наричате — старши морякъ.

— А на английски — какъ ще се наричамъ?

— Вий знаете английски, справете се сами! Но въ никой случай нѣма да се наричате вече пилотъ! Пилотната длъжность се закрива въ нашитѣ пристанища! Такава е волята на пристанищната дирекция...

— Интересно положение, ще се използуватъ знанията ми и опитностьта, като пилотъ, а ще ме третиратъ, като простъ морякъ... Моля, оставката ми — това е единственото разрешение на въпроса!... Азъ нѣма да участвувамъ въ разрушението на нашитѣ пристанища, заедно съ онѣзи, които никога не сѫ видѣли море!... — изказа се той рѣзко, готовъ веднага да си вземе шапката и да си замине по широкия свѣтъ, гдето го оценяваха и пакъ ще го ценятъ, и той хвана дръжката на вратата.

Началника стана и решително отсѣче:

— Днесъ пиша въ дирекцията и ще искамъ възстановяването ви... А вий — потрайте!

— Добре... ще почакамъ! — съгласи се Пѣевъ.

На другата сутринь Пѣевъ, по обикновенному, скочи въ лодката си, съ дветѣ кръстосани котви на флага си, и бързо се понесе къмъ аванъпорта върху английския товаренъ параходъ „Малта“, който развѣваше пилотския сигналъ на фокъ-мачтата си... Бързо се сурна лодката му покрай борта, гдето улови вжжената стълба и, като акробатъ, въ нѣколко замаха на ржце и крака — той скочи върху палубата... Капитана, срѣдня възрасть — човѣкъ, съ бръснато лице, весело му подаде ржка, решилъ въ себе си, че идящия не е никой другъ освенъ този, който трѣбва да се отзове на пилотския флагъ:

— Do you are the pilot? — и го поведе къмъ моста.

— Not, sir! — сепна се той. — Азъ не съмъ пилотъ! каза, както му бѣ заповѣдано.

Капитана се изуми:

— А азъ искамъ пилотъ! — и той мръдна ржка къмъ клотика*) на фокъ-мачтата.

— Да, капитане, но О... ското пристанище нѣма пилотъ... Отъ една седмица то нѣма пилотъ...

Капитана сърдито го пресече:

— А моитѣ сведения ми казватъ, че пристанището има пилотъ и е даже — branch pilot. Щомъ не сте пилота, можете да си отидете! Вий не ми трѣбвате! — и англичанина високомѣрно повърна гръбъ. — Нашитѣ sailing directions не лъжатъ.

Пѣевъ наведе глава и бързо, цѣлъ почервенѣлъ, се сурна по стълбата, а „Малта“ оглушаваше града съ тревожнитѣ сигнали на сирената си, която помагаше да се обърне внимание на фокъмачтовия зовъ.

... Два часа се изгубиха до идването на пристанищния началникъ, който трѣбваше да разреши на параходния агентъ на „Малта“ и на Пѣева дали пристанището има пилотъ или не. Агента настояваше, че О... ското пристанище има пилотъ, понеже то събирало пилотни такси. Следъ това той разгърна и френския текстъ на пристанищнитѣ такси, които бѣха обозначени съ: taux de pilotage... И спора се разреши съ това, че началника поржча на Пѣева да отиде веднага на „Малта“, да се извини на капитана му и да се представи за — пилотъ. Метнаха се Пѣевъ и параходния агентъ въ една лодка и следъ — извинението, което направиха — Пѣевъ, като пилотъ, пое командата на „Малта“, вкара го въ басейна и точно за седемь минути го акостира на кея. А следъ малко, седнали Пѣевъ и капитана на „Малта“ въ каютъ-компанията при шише конякъ, капитана казваше на Пѣева:

— Интересна комедия ми разиграхте. Знаете ли, че ако бѣхте въ английско пристанище — щѣхте да бѫдете уволненъ за криви сведения, а сврѣхъ

*) Върхната часть на мачтата, гдето минава макарата.

това и даденъ подъ сждъ? . . . На здраве! — и той се чукна съ пилота. Та ако искахте да ви платя нѣщо повече — само трѣбваше да ми го кажете, а не — „нѣмаме пилотъ!" Та коя е тази държава на море, която да нѣма пилоти? Покажете ми една! Идете въ Занзибаръ, идете въ Патагония, идете въ Огнена-Земя — навсѣкждe има пилоти. А вий сте въ Европа — възможно ли е това? Ний имаме пилоти и за Северния и Южния полюси . . . Ний владѣемъ свѣта, защото владѣемъ проходитѣ на моретата, а да владѣешъ проходитѣ — на първо мѣсто е нуждна пилотската служба. Погледнете нашия Суецки каналъ: — цѣла армия пилоти! А заплати — два пѫти по-голѣми отъ моята . . . А вамъ колко ви плащатъ? — отвори въпросителенъ погледъ командиря върху Пѣева.

—Петнадесеть английски лири!—излъга Пѣевъ, като порумѣнѣ чакъ задъ ушитѣ. Той излъга, защото не смѣеше да урони престижа на отечеството си, което му плащаше само 150 лева, по ведомость.

— Само 15 лири! — изуми се командиря. — А въ Суецъ ученицитѣ-пилоти вематъ по 20. А вашето пристанище колко пилоти има?

— Само — азъ.

— Малко, много малко! Тукъ — би трѣбало да имате поне трима. Ето, вземете примѣръ отъ вашата съседка: Кюстенджа има трима branch pilot'и, и преди парахода да е хвърлилъ котвата — пилота е вече на борта му! Ето, у тѣхъ пилотажа е застѫпенъ по образеца на европейцитѣ, а у васъ — ха, ха, ха, извинете! По образеца на . . . незнамъ где бихъ намѣрилъ подобенъ кѫтъ по земното кълбо: трѣбваше цѣлъ часъ да чакамъ идването ви, а следъ това да избѣгате отъ парахода ми и да загубя цѣли три часа време. At your health, pilot! — дигна той пакъ винената си чаша, напълнена до половина съ конякъ. — Азъ ще съобщя на дирекцията си за вашитѣ неуредици, та да иматъ предъ видъ, когато пращатъ параходитѣ си тука — да вематъ въ двоенъ размѣръ полагаемитѣ се навла: Time is money, pilot! . . Искате ли море, искате ли да бѫдете морска държава — първото ви внимание да бѫде — да си изучите брѣговетѣ, сир. да имате пилоти. Вий трѣбва да знаете цѣлия си брѣгъ и всѣко камъче подъ водата! И гостоприемни да бѫдете: видите ли чуждия параходъ — още отдалече да му излѣзете насреща! Отъ три мили да го посрещате! Щомъ влѣзе въ териториалнитѣ ви води — вий да му бѫдете на борта! Били ли сте въ Ламанша? . . Е, брѣга не се вижда, а пилотитѣ ги срещате единъ следъ другъ на двадесетъ мили далече? Държава, която чака самъ чужденеца да дойде до брѣга й, тази държава е осѫдена да загуби своя брѣгъ: помнете го добре! Вий трѣбва сами да поемвате командването на корабитѣ и да си ги водите до своя брѣгъ, прага на вашата татковина: запишете си го добре! А допуснете ли чужденцитѣ сами да влизатъ и излизатъ изъ пристанищата ви — скоро тѣ ще ви ги разбиятъ съ своитѣ тарани, а по-кѫсно и съ топоветѣ си. Това е едно мнение на единъ капитанъ, живѣлъ, обиколилъ свѣта и вживѣлъ се въ психологията на морскитѣ завоеватели. . . .

Капитана говорѣше, но Пѣевъ не можеше да му възрази нищо, защото бѣ поелъ вината на началството си и, по необходимость, трѣбваше да мълчи и се черви. А съ възгледитѣ, които излагаше капитана, той бѣ напълно съгласенъ, понеже добре познаваше морето и живота на морето. Той знаеше за пилотската служба на Босфора, на Дунава, на Бугъ, на Суецъ, на норвежкитѣ фиорди, на Ламанша, знаеше и службата на всичкитѣ свои събратя отъ всичкитѣ пристаниша, които бѣ обиколилъ. Той знаеше, че тази служба е всесвѣтска; и нему бѣ тежко да слуша да му се повтаря това, което знаеше тъй добре; но върху жертвитѣ, които бѣ правилъ до сега, — слагаше се нова — морална, съсипателна —, която му се стори най-най-тежката —: той слушаше укори за работи, въ които се провиняваше началството му, а не — той.

— Да, пилоте, — продължаваше капитана, като поржча на камариера си да донесе и уиски, — за насъ, които идемъ презъ моретата и бѣгаме отъ бури и студове, за насъ има само единъ богъ на брѣга — пилота. Насъ не ни интересува ни пристанищния началникъ, ни търговеца, който ще ни приеме стоката, ни даже държавата, въ която отиваме: насъ ни интересува само пилота, който ще ни приеме гостоприемно, ще ни обясни всичко, ще ни опѫти, ще поеме всички грижи за да ни даде добро и безопасно мѣсто, добро закотване, обвързване въ пристанището, гдето да си починемъ следъ буритѣ, които сме преминали. Ний, които браздимъ моретата — познаваме само пилота. Пилота, това е майката на всичкитѣ въ пристанището кораби, които слушатъ неговитѣ заповѣди. . . , Тъй ли е?

—Съвършенно вѣрно, серъ! И азъ браздѣхъ моретата, та не мога да имамъ друго мнение. А азъ още веднажъ ви искамъ извинение! Работата ми, която не търпѣше отлагане ме принуди да ви кажа, че нѣмаме пилотъ. Простете! — подаде ржка Пѣевъ, ржкува се сърдечно съ капитана, глътна на единъ дъхъ своята чаша съ уиски и леко успокоенъ следъ тази сутришния инцидентъ, излѣзе отъ парахода за да се отзове на единъ френски —, който току-що хвърляше котва въ аванъпорта. Но, вървѣйки по кея, Пѣевъ измѣни решението си и отиде при началника си, отъ когото да поиска наставления — какъ да се представи на френския капитанъ. . . . Следъ четвърть часъ обмисляне инженера му даде следнята титла:

— Jndicateur des places au quai.

— Ами, ако пакъ ме повърне, както стори англичанина?

— Нѣма да ви повърне! — рѣзко изрече инженера и се наведе надъ масата си, гдето чертаеше планове.

Следъ двадесеть минути Пѣевъ се представляваше на френския капитанъ:

— Jndicateur des places au quai du port de. . .

— Quoi? O-la-la! Jndicateur? . . . . ха, ха, ха — За пръвъ пѫть чувамъ такова нѣщо. Sapristi! ха, ха, ха — цепѣше въздуха съ пълненъ басъ френския капитанъ и предаваше новината на помощницитѣ си. — А пилоти нѣмате ли?

— Не, капитане, нѣмаме; — изруменѣ пакъ Пѣевъ и още веднъжъ почувствува, че моралната болка е най-силната.

— А защо сте ми дошли на борта, щомъ не сте пилотъ? Въ мойта сигнализация нѣма мѣсто за indicateur. Jndicateur имаме въ машината! Идете си! — и той се качи на моста и задава тревожни сигнали съ сирената си, понеже по официалнитѣ сведения той знаеше положително че О . . ското пристанище има държавенъ пилотъ.

Слизайки презъ щормъ-стълбата Пѣевъ влѣзе въ пререкания и съ помощницитѣ. . .

. . . Ядосанъ и решенъ на всичко, Пѣевъ се яви при началника си и решително изрече:

— Не мога да търпя по-вече унижения. Отъ днесъ не стжпвамъ на никакъвъ параходъ... Елате и вижте какъвъ приемъ правятъ! Командиря на „Saint Raphaël" ме изпжди, като заяви, че не иска индикаторъ, а пилотъ.

И началника кипна:

— Като не ще да дойде на кея — нека си стои въ аванъ-порта! Пъкъ ако ли още ще тревожи града съ сиренатa си — ще му съставимъ актъ...

— Въ нашия законъ, отъ два листа, нѣмаме такъвъ членъ, подъ който бихме могли да го подведемъ подъ отговорность, а отъ друга страна — докато той има пилотския си флагъ на мачтата и пилота не се е явилъ — той има пълното си основание да надува сиренатa си! — отсѣче Пѣевъ гнѣвно.

— Оставете ме да работя! — грубо рече инженера и се наведе да чертае пакъ. — А вий казахте ли му, че сте indicateur...

— Да! И се смѣха всичкитѣ, като ми отговориха, че, вѣроятно, ний сме били първата морска държава въ свѣта, щомъ не сме вземали опитностьта на другитѣ, а сме си правѣли своеобразни нововъведения, които — допълниха — щѣли да ни вкаратъ въ нежелателни инциденти и — въ повишение на навлата имъ до нашитѣ пристанища...

— Излѣзте си! — крѣсна инженера. — Безъ възражения!

Пилота тръшна вратата: той бѣ изпжденъ и оттамъ и оттука.

... И разреши се съ това, че агента на „Saint Raphaël" самъ послужи, като пилотъ, на парахода си и заедно съ капитана изсипаха купъ хули по адресъ на „овчаритѣ", на които не имъ се полагало морски брѣгъ, щомъ не познавали основнитѣ изисквания на едно пристанище.

На другия день сутриньта Пѣевъ не стжпи ни въ единъ параходъ, въпрѣки тревожнитѣ сигнали на двата парахода, които носѣха пилотския флагъ. Но намѣри се единъ хитъръ параходенъ агентъ, който ангажира единъ старъ морякъ, гръкъ, когото заведе на параходитѣ и го препоржча за пилотъ. Новопроизведения пилотъ акостира последователно единия и другия параходъ и получи добро възнаграждение отъ агента.

. . . . . .

Бѣше минало повече отъ месецъ откакъ Пѣевъ престана да ходи на параходитѣ, а свръхъ това като че ли и началника му го окуражаваше въ това направление: споровете бѣха престанали. Цѣлото пристанище знаеше вече, че длъжностьта — държавенъ пилотъ — е премахната... А параходитѣ пакъ редовно си идваха на кея, разтоварваха, товарѣха и си заминаваха. Щомъ се разреши отъ пристанищното управление, че всѣки агентъ самъ може да посреща параходитѣ си, параходнитѣ агенти плѣснаха ржце отъ радость и токурече всички си ангажираха стивадьори, които предъ капитанитѣ представляваха за пилоти. Тъй напримѣръ: сборната агенция на параходнитѣ дружества: Дойче-Леванте-Линия, Нордъ-Америка-Линия, Джонстонъ-Лайнъ и Адолфъ-Деппъ — ангажира единъ бившъ капитанъ на шкуна, единъ старъ самосчанинъ, който редовно пое длъжностьта — пилотъ; агенцията на Сервици-Маритими, Фресине и Уестъ-Котъ-Лоренсъ ангажира другъ — хиосчанинъ; Маджарското параходно д-во извика нѣкого си отъ Сулинското устие, ромжнецъ, и фактически, предишната Пѣева длъжность, се раздѣли между трима. Агентитѣ охотно си плащаха пилотнитѣ такси на пристанищното управление, понеже тѣ си ги събираха въ десеторенъ размѣръ отъ капитанитѣ на параходитѣ... И унищожения държавенъ пилотажъ, като феникса, отново възкръсна, като частенъ пилотажъ; пилотажъ негласенъ, не санкционiранъ, избѣгващъ санкцията на закона и откриващъ, като отговорникъ пакъ държавата въ случай на авария. Защото пристанището не унищожаваше пилотажа писменно, чрезъ международнитѣ официални морски съобщения, а просто — избѣгваше да поема отговорность, като я прехвърляше негласно върху стивадьоритѣ, лица неотговорни, които пъкъ, като негласно допущани отъ портовата власть, се явяваха, като санкционирани пилоти предъ чужденцитѣ — капитани...

. . . . . .

Мина още единъ месецъ и Пѣевъ освободи мѣстото си, считайки, че той е излишенъ вече, при наличностьта на трима частни пилоти. Той постжпи за втори помощникъ на маджарския товаренъ параходъ „Матиасъ Корвинъ" и замина въ далечно плаване. А длъжностьта — старши морякъ — се зае отъ единъ простъ и полуграмотенъ морякъ, който освенъ, че не знаеше никакъвъ езикъ, но и едвамъ можеше да пише на своя — матеренъ и, като даваше сутринь бележкитѣ си въ пристанищното управление, бележеше тъй напр.: „Дне. присти. англи. пара. дроморъ"; което значеше: „Днесъ пристигна английския параходъ „Дроморъ". И като следствие на неговата неграмотность и липса на каквито и да било морски знания, той, и като indicateur никога не смѣеше да се яви на борта на нѣкой параходъ. Параходитѣ си влизаха и излизаха, а портовата власть вече нѣмаше достжпъ до борта имъ, освенъ когато акостираха. Тогазъ старшия морякъ влизаше, пийнеше едно коняче въ кухнята или при камариеритѣ, утриеше устнитѣ си съ края на ржкава си и си заминаваше... А когато станѣше нужда да се предаде нѣкаква заповѣдь или нареждание до параходнитѣ капитани-европейци, канала бѣха стивадьоритѣ, които практически говорѣха на нѣколко езици. И непосредствения контактъ между портовата власть и чужденцитѣ — бѣ изгубенъ. Нехайството или некомпетентностьта на дирекционното началство въ морскитѣ работи, пречупили се презъ призмата на пристанищнитѣ — и при липсата на морско законодателство, извличаха постепенно управлението на първокласното пристанище изъ ржцетѣ на портовата власть, която нѣкога се бѣ конструирала при грижата и съдействието на френецъ, който познаваше основно пристанищната служба... Нищо ново не се внасяше, а и установеното не се поддържаше...

Тримата пилоти сами нареждаха работитѣ си въ басейна по свое усмотрение. Тѣ имаха на свое разположение по една или две лодки, съ по двама гребци, винаги готови до пристанищната стълба. А лодкаритѣ имъ изпълняваха дежурство по отношение на параходитѣ, които се очакваха. Щомъ се зададеше очаквания параходъ — веднага стивадьора-пилотъ скачаше въ лодката си и бързаше да го посрещне. Тѣзи лодки и въ качеството си на „mo ring boats"*) бѣха въ непосредственното подчинение на двамата гърци и ромжнеца, и въ време на маневриране въ пристанището — портовата власть се измѣстяше до положението на фикция.. Праздниченъ день стивадьоритѣ се обличаха като

*) Лодки, които помагатъ при завързването на параходитѣ.

франтове. Пушеха дебели пури, излизаха подъ ржка съ командиритѣ на параходитѣ и... спокойно вършеха своитѣ гешефти, необезпокоявани отъ властьта, защото тя имъ бѣ делигирала привилегии, но не и задължения... Едно interregnum, което вървѣше въ кресчендо...

. . . . . .

Бѣха минали 5 години... Стивадьора — ромжнецъ, пилотирайки единъ день английския карго-ботъ „Александрия", поставяйки го между прибрѣжния и морския кей — скжса веригата на котвата и 5000-тонния параходъ съ страшна сила заби носа си въ гранитния кей, като го пропука на дължина 2 метра и на 10 — въ широчина... Състави се актъ отъ пристанищното управление. Командиря на „Александрия" разтвори вахтения си журналъ и подробно вписа за станалата авария, като внесе и името на пилота, който бѣ на борта му. Отъ пристанищното управление старшия морякъ чрезъ стивадьора поднесе акта за подписъ на капитана на „Александрия". Акта се прехвърли въ ржцетѣ на параходния агентъ и преведенъ на английски, поднесе се на капитана, за да даде своитѣ показания, понеже него акта считаше за виновенъ. А акта гласѣше: „...На 25 май сутриньта, английския параходъ „Александрия" (4755 R. T.), командуванъ отъ кап. Смитъ, при заставането си на опредѣленото за него мѣсто — V-о мѣсто на кея — скжса котвената си верига и съ сила удари о кея, като го пропука на 2 м. дължина... и т. н."

На сутриньта капитана повърна акта, на чийто гръбъ бѣ написалъ по английски следното:

„Азъ, капитанъ Джонъ Смитъ, командиръ на s/s „Александрия", идящъ отъ Кардифъ съ каменни вжглища, на 25 май, въ 6 часа сутриньта, хвърлихъ котва въ аванъ-порта на О..., при вдигнати — на фокъ-мачтата — пилотския флагъ, а между мачтитѣ — карантинния. Карантинната власть дойде заедно съ пилота Монтеану, който остана на борта ми следъ заминаването на доктора. Следъ дадената ми свободна практика, пилота Монтеану ми показа опредѣленото за моя корабъ мѣсто и ми каза, че можемъ да маневрираме за да акостираме... Маневрирайки, котвената верига се скжса и въпрѣки, самообладанието на Монтеану, който веднага даде пъленъ заденъ ходъ, аварията бѣ неизбѣжна. — Като излагамъ случая предъ почитаемото портово управление, моля сжщото да ми издаде едно удостовѣрение, отъ което да се вижда, че, като съмъ пристигналъ въ това пристанище, съмъ ималъ pilot signal на мачтата, и че сжщото ми е опредѣлило чрезъ пилота си мѣстото, гдето се нанесе повредата... Въпросното удостовѣрение ще го представя предъ осигорителното ми д-во, за изплащане на повредитѣ".

Следъ два дена пристанищното управление вржчи на капитанъ Смита постановление, съ което го глобяваше 500 лева и искаше 1000 английски лири за повредата на кея. Устно се каза на Смита, че ако не внесе сумитѣ — то парахода му ще бжде задържанъ, а исканото удостовѣрение нѣма да му се издаде, защото пристанищното управление нѣмало пилотъ. Смитъ пламна като ракъ, нищо не продума, бързо се облече, метна се на единъ файтонъ и следъ часъ заедно съ английския консулъ и окржжния управитель — се представи въ пристанищното управление. Смитъ въ присжствието на своята и мѣстната властъ отново поиска удостовѣрение, че е имало пилотъ на борта му. Началника казваше, че не може на издаде удостовѣрението, силаейки се на това, че пристанището нѣма пилотъ; и, вследствие на непримиримостьта на дветѣ страни, окржжния управитель назначи комисия, която да резреши временно въпроса. Въ назначената комисия отъ: пристанищния началникъ, неговия помощникъ — сжщо машиненъ-инженеръ, единъ архитектъ и единъ зидарь — фигурираше само едно морско вещо лице — единъ параходенъ капитанъ — чужденецъ. Комисията реши, че капитанъ Смитъ трѣбва да даде обезпечение въ размѣръ на сумитѣ, показани въ постановлението, и следъ това да му се дадатъ книжата за да си замине. Решението на комисията бѣ подписано единодушно отъ всички, съ изключение на параходния капитанъ, който го подписа при особенно мнение, заявявайки, че той билъ поискалъ морския имъ законъ, който не му е билъ представенъ, понеже страната нѣмала още морско законодателство.

На следния день въ отговоръ на решението на комисията, капитанъ Смитъ депозира своя писменъ протестъ:

— „Азъ вдигамъ пилотския флагъ. Пристанищната власть го вижда. Тя или има пилотъ и ми го праща, или нѣма пилотъ и ми съобщава, че нѣма пилотъ? Тя власть ли е въ това пристанище, или не? По моитѣ сведения О... ското пристанище е нотифицирало при откриването си, че има държавенъ пилотъ, който до день днешенъ не е анулиранъ официално. Щомъ не е анулиранъ, той сжществува за мене. Азъ искамъ пилотъ, той дойде на борта ми, необезпокояванъ отъ властьта, следователно властьта е била солидарна съ него и — съгласна съ неговото поемане на командуването на моя корабъ, или трѣбваше да го спре на кея. Моя законъ казва: „въ пристанище, гдето има пилотъ, капитана е длъженъ да го вземе, инъкъ — той се глобява съ 100 английски лири; а при авария въ отсжтствието на пилота — осигорителното д-во нищо не изплаща". Азъ извършихъ своята длъжность, а О... ското пристанище не е извършило своята —, следователно нека то само да поеме отговорностьта за аварията, щомъ не иска да издаде удостовѣрението, която ми е необходимо за предъ осигорителното д-во. Като депозирамъ своя протестъ, заявявамъ: за всѣко задържане на кораба ми следъ 7 часа вечерьта отъ днесъ нататъкъ — искамъ по 50 английски лири на часъ".

Пристанищния началникъ се стресна отъ последнята уговорка на Смита, когото той помоли да я отсрочи до утриньта, за да иска телеграфически нареждания отъ дирекцията си. Англичанина отказа, като прати копие отъ протеста си до своя консулъ. А консула, като видѣ юридическата логика на протеста му, официално се ангажира да отговоря вмѣсто него... Точно въ 7 часа Смитъ дигна котвата си и замина...

... Следъ дълга преписка между пристанищния началникъ, дирекцията и юристъ-консултитѣ — на постановлението срещу Смита не се даде ходъ, а зеющитѣ пукнатини върху кея останаха за смѣтка на пристанищното управление, което можеше да издаде удостовѣрението и да си получи рекламираните суми...

. . . . . .

Пѣевъ отдавна бѣ станалъ командиръ на парахода „Адриа" и сега случая, следъ дълги години, бѣ го довелъ въ О... да товари насипано жито за Антверсъ. Отбилъ се тукъ, Пѣевъ намѣри, че на разни мѣста по кейоветѣ имаше пукнатини

че отъ шесть-тѣхъ нѣкогашни шамандури — бѣха останали две —, че фара на залива се палѣше кжсно следъ залѣзването на слънцето... Той завари сжщо, че пристанищната служба си вървѣше съ старши морякъ, а не съ пилотъ, въпрѣки, че въ „The sihpping world" (1925), помагало на моряцитѣ отъ цѣлия свѣтъ, още стоеше, на страница 1047, съ тлъсти букви надслова: „Port of O... pilotage." 1500 levas

Варна. 9/IX.1925 г.



† **Карлъ Шотъ,** известниятъ германски гребецъ-туристъ, който посети още презъ 1923 г. Варненското пристанище съ своята лодка „Пиратъ II" (Falt-Boot*), е загиналъ въ края на 1925 г. Презъ 1924 год. Карлъ Шотъ, съ подобна спортна лодка е изминалъ пжтя Neuburg (на Дунава) до Египетъ, едно разстояние надъ 10,000 клм. При последното си пжтуване презъ 1925 год., на пжть за Индия, той е ималъ нещастието да попадне съ лодката си въ единъ циклонъ, който свиреиствувалъ около Зара (на Адриатическото море). Лодката му била съвършено разбита и остатъцитѣ й били намѣрени на брѣга при Разанакъ, а отъ смелия морски туристъ Карлъ Шотъ не останало никаква следа. Тукъ даваме неговия портретъ. **П. Пампуловъ.**



Произходътъ на сѣроводорода въ Черно море. Известно е, че дълбочинитѣ на Черно море отъ 200 метра надолу, сж смъртоносни, вследствие на разтворения въ водата отровенъ газъ — сѣроводородъ. За произхода му се мислеше по-рано, че причината трѣбва да се търси въ разлагането на организмитѣ при процепването на Босфора, когато по-голѣмата часть отъ организмитѣ на несоленото тогава море е трѣбвало да измратъ; съдържанието на отровния газъ се е подържало и отъ падащитѣ въ последствие организми. Водата въ дълбочинитѣ не може да се изчисти отъ сѣроводорода, защото въ Черно море липсватъ вертикални течения.

Срещу горното обяснение се яви по-кжсно друго, което отдаваше образуването на сѣроводорода на действието на специални бактерии, които разлагатъ сулфатитѣ въ Черно море. Изследванията на проф. Исаченко и на асистента му Егоровъ, правени презъ 1922—1923 год., идатъ да подкрепятъ окончателно последното обяснение. Съ точни бактериологични изследвания тѣ доказали, че само много малка часть отъ сѣроводорода на черноморската вода се дължи на разлагането на органическитѣ вещества, а главната маса се получава отъ разлагането на разтворенитѣ въ водата сулфати, вследствие на споменатитѣ по-горе специални бактерии.

(Изъ „Природа", год. XXVI, кн. 3 и 4)

Откраднатъ денъ на 180°.

Още не мога да се помиря съ мисъльта си, че само по една заповѣдь, на 30 априлъ съ въвеждането на лѣтниятъ часъ, да изгубя цѣлъ единъ часъ, но това още не е голѣма беда, защото на 30 септември той часъ отново се отспива. На нѣкои моряци, сжщо така, само по заповѣдь на командата, трѣбва да заличатъ единъ цѣлъ денъ отъ кжсиятъ си земенъ животъ, който никога нѣма да получатъ обратно. Това е случая когато се пжтува по море къмъ истокъ—насреща слънцето.

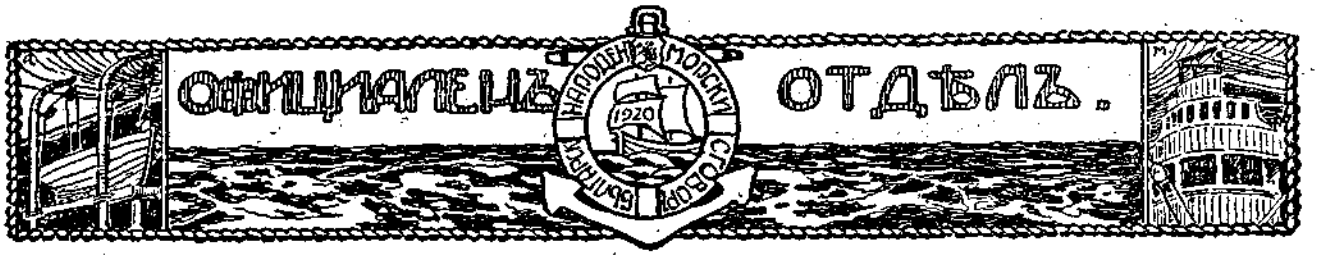
Намирахме се на военниятъ параходъ „Винета", преди нѣколко години и направихме околосвѣтско пжтуване. На 1 априлъ напуснахме Япония, на пжть за родното си пристанище. Цѣлиятъ екипажъ ликуваше отъ радость, защото къмъ края на месеца идваха свѣтлитѣ праздници, значи ще бждемъ два дена свободни. Разбира се, който е пжтувалъ по море, той знае какво значи свободни дни въ време на плаване. Командата мислилъ съвършено друго. Точно предъ Великденъ, той заповѣдва да се строи цѣлиятъ екипажъ на палубата и предъ всички обясни, че ние при околосвѣтското си пжтуване сме достигнали 180° — половината на земното кълбо, и понеже пжтуваме срещу слънцето, то ние сме изминали единъ денъ повече, който трѣбва да прескочимъ въ дневника и заключи съ следнитѣ думи: „Утре е първия денъ отъ Великденъ, а ние ще отпразднуваме направо втория день, значи утре не е недѣля, а понедѣлникъ". Тихо се разотидохме. На всички бѣше много мжчно, отъ нашата младость, толкова кжсъ животъ да заличимъ единъ цѣлъ денъ отъ живота

*) У насъ тия лодки се именуватъ съ общото име „Русалки". Подробното имъ устройство е описано въ кн. 7 год. I (1924 г.) на списанието „Морски Сговоръ"".

си и то само по заповѣдь на единъ човѣкъ, па ако ще да бѫде и самия командантъ!

Разочарованието стана още по-голѣмо защото вториятъ день не ни донесе очакваната радость. Отъ сутринѣта започнахме обикновенната празнична програма. Сутриньта прегледъ, едва се свърши той, стана време за обѣдъ. А и той не направи никакво изключение отъ обикновенната храна. Въ два часа се подаде заповѣдь: „Пране на долнитѣ дрехи и завивкитѣ". До като се свърши прането, стъмни се. Така съ загуба посрещнахме Великдена на 180°.

Превелъ *Фурнаджиевъ*.



Н. В. Царьтъ е благоволилъ да отговори съ следнята телеграма на поднесенитѣ му поздрави по случай новата година:

„Вамъ и на членоветѣ на Народния Морски Сговоръ благодаря най-сърдечно за хубавитѣ честитки и родолюбиви чувства. Желая на всички Ви щастие и преуспѣване презъ новата година. Царьть"

Тукъ по-долу даваме и текста на поздравителната телеграма до Н. В.

София — Двореца.

Българскиятъ Народенъ Морски Сговоръ честити и поздравлява Върховния си покровитель съ новата 1926 год. и му благопожелава здраве и щастие за да дочака постигане идеалитѣ на милата родина. № 984.

Председатель: **П. Стояновъ.**

БЪЛГАРСИ НАРОДЕНЪ МОРСКИ СГОВОРЪ.

КЪМЪ СЪОБЩЕНИЕ № 15.

1) Пловдивскиятъ клонъ отъ Б. Н. М. С. на 27 и 29 декемврий е устроилъ сказки: първата отъ професоръ Д-ръ Ст. Консуловъ на тема: „Живота на морето и неговото използуване" а втората отъ подпредседателя на Панагюрския клонъ г. Иванъ Юруковъ на тема „Описание и спомени отъ Абисиния". И дветѣ сказки сѫ били придружени съ светливи картини и отлично посетени.

2) На 27 декемврий м. г. гражданитѣ отъ гр. Сливенъ по покана на временѣнъ комитетъ отъ 21 сѫщия месецъ разгласенъ въ в. „Правда" и отдѣлно разпратени покани до съмишленици на Б. Н. М. С., събрани въ локала на хотелъ „Търговски" сѫ образували клонъ на Б. Н. М. С. въ сѫщия градъ и избрали управително тѣло въ съставъ:

1. Председатель — Коста Сотировъ, запасенъ полковникъ, Н-къ на окржж. събирателна служба.

Членове:

1. Александъръ Башевъ — адвокатъ.
2. Георги Гиговъ — контрольоръ при окр. трудово бюро.
3. Петръ Пашевъ, подполковникъ командантъ на града.
4. Дечо Дяковъ, помощникъ кметъ.
5. Тодоръ Вълевъ, търговецъ.

Запасни членове:

1. Дойчо Спасовъ, зап. подпол.— Окол. н-къ
2. Станчо Нойковъ, журналистъ.
3. Георги А. Бояджиевъ, запасенъ майоръ.

Провѣрителенъ съветъ:

1. Димитръ Ивановъ контрольоръ Б. Н. Банка
2. Александръ Гиговъ, ходатай
3. Д-ръ Ив. Дрянковъ, адвокатъ

3) Завърналъ се е отъ обиколката си по клоноветѣ изпратения отъ Гл. Упр. Тѣло лекторъ професоръ Д-ръ Г. Петковъ.

Сѫщия отъ 21 декемврий м. г. до 4.I. т. г. е посетилъ клоноветѣ въ Русе, гдето е челъ две беседи, Търново — 3 беседи, Ст.-Загора — 3 беседи, Ямболъ — 2 беседи и Пловдивъ — 2 беседи.

Беседитѣ сѫ били отлично посетени особенно въ Пловдивъ и Търново. На всѣкѫде управителнитѣ тѣла сѫ проявили живъ интересъ къмъ беседитѣ и сѫ положили голѣми старания за подготовката и организирането имъ.

Темитѣ сѫ били:

1. Проблемата на Тихия океанъ.
2. Черно море и желѣзопѫтната ни политика.
3. Значението на Солунъ като пристанище на Македония.
4. Течното гориво въ мореплаването и стремлението за неговото владение.

4) На 27 м. м. Пловдивскиятъ клонъ уредилъ сказка на която е говорилъ г. професоръ Д-ръ Ст. Консуловъ на тема: „Живота на морето и неговото използуване" (съ свѣтливи картини).

Сказката е била отлично посетена.

На 29 м. м. сѫщия клонъ устроилъ втора сказка съ тропически филмъ на която говорилъ г-нъ Иванъ Юруковъ подпредседатель ия Панагюрския клонъ отъ Б. Н. М. С. върху Абисиния.

Сказкитѣ сѫ били отлично посетени.

5) Централното управление на Б. Н. М. С. въ желанието си да раздвижи разнитѣ клонове въ България е решило да изпрати референчици по всички градове на страната.

Отъ 1 т. м. е заминалъ учителя-географъ Василъ Атанасовъ съ районъ Провадия, Шуменъ, Ески-Джумая, Плевенъ, Ловечъ, Червенъ-Брѣгъ и Видинъ.

Темитѣ на които е говорилъ сѫ:

1. Нашето черноморско крайбрежие, географски и стопански-изгледи.
2. Морски държави и морската имъ политика.
3. Колониалната политика на всички държави къмъ далечния истокъ.

Отъ 10 т. м. замина Главния секретарь на Б. Н. М. С. Славяновъ Георги съ районъ Кюстендилъ, Перникъ, Пазарджикъ. Пловдивъ, Станимъка, Борисовградъ и Чирпанъ.

Темитѣ на които е говорилъ сж:

1. Използуване на морето.
2. Подводно плаване.
3. Мореплаването като наука и практика.
4. Нашето черноморско крайбрѣжие.

6) Главното Упр. Тѣло на Б. Н. М, С. въ желанието си да пропагандира по-широко хубавитѣ си идеи всредъ народа е решило да направи единъ филмъ, съ чието съдържание и живописна форма ще се помъчи да запознае зрителитѣ съ хубоститѣ на морето и роднитѣ ни брѣгове.

7) Гл. Упр. Тѣло на Б- Н. М. С. е поканено да вземе и е взело участие въ устроената отъ инспектора на физическото възпитание при м-вото на Народната просвета изложба въ София.

8) Пловдивскиятъ клонъ на Б. Н. М. С. е поржчалъ за своя рѣченъ легионъ шесть спортни лодки типъ „Русалка" други две лодки по четири гребци и една моторна лодка за 6—7 человѣка.

9) Пловдивскиятъ клонъ на Б. Н. М. С. свикалъ на конференция клоноветѣ отъ областьта, която се е състояла на 20 декемврий м. г. въ Пловдивъ и на която сж взели участие съ свои представители клоноветѣ Пловдивъ, Т.-Пазирджикъ, Ямболъ, Сливенъ, Нова-Загора, Чирпанъ, Пещера и Карлово.

Конференцията следъ като се е занимала съ целитѣ и задачитѣ на Б. Н. М. С. изобщо и следъ размѣна на мисли по непосредственитѣ задачи на вжтрешнитѣ клонове както и по организиране на областьта въ връзка съ отношенията на клоноветѣ къмъ областния клонъ и къмъ Централното управление, е взамала следната

Резолюция

Конференцията на клоноветѣ отъ Пловдивската область на Б. Н. М. С., състояла се на 20 декемврий 1925 г. въ гр. Пловдивъ, съ представители на клоноветѣ: Пловдивъ, Т.-Пазарджикъ, Ямболъ, Сливенъ, Н.-Загора, Чирпанъ, Пещера и Карлово, следъ като се занима съ целитѣ и задачитѣ на Б. Н. М. С. изобщо и се размѣниха мисли по непосредственитѣ задачи на вжтрешнитѣ клонове, както и по организацията на областьта въ връзка съ отношенията на клоноветѣ къмъ областния клонъ и къмъ централното управително тѣло, взе следнитѣ решения:

1. Б. Н. Морски Сговоръ е преди всичко морална организация и като така трѣбва да се внимава при приемането на членове. Препоржчва се то да става съ удобрение на управителното тѣло на клона,

2. За да се засили организационната дейность на клоноветѣ и за привличане членове за идеята на Б. Н. М. С., възприе се:

а) Да се създаде организационенъ (агитационенъ) институтъ при областьта, чрезъ който ще се действува за образуването нови клонове и тѣхното организиране. Тамъ гдето по мѣстни инициатива, или по инициативата на нѣкой клонъ се замисли създаването на нѣкой новъ клонъ, областьта изпраща своя организаторъ за да бжде въ помощъ.

б) Всѣки клонъ се задължава да дава ежемесечни доклади за своята дейность презъ изтеклия месецъ, общо извлечение отъ което то изпраща до всички свои клонове, за сведение и ржководство.

Да се замоли Гл. Упр. тѣло да изиска и отъ другитѣ областни клонове подобни сведения, които да публикува всѣки месецъ въ списанието „Морски Сговоръ" за да могатъ и членоветѣ да следятъ общото развитие и дейность на организацията.

3. За постигане на по-тѣсни връзки между клоноветѣ на областьта, както и за опознаване и сближаване членоветѣ на отдлѣнитѣ клонове, препоржчватъ се вжтрешнитѣ екскурзии и посещения между близкитѣ клонове и устройване на семейни срещи и вечеринки, които едновременно да се използуватъ за изясняване цѣлитѣ и задачитѣ на Б. Н. М. С. и за събиране средства.

4. За да се координира просвѣтната дейность на клоноветѣ, както и тази по организиране на лѣтнитѣ морски колонии и задгранични ескурзии, което ще бжде отъ полза за тѣхната интензивность, както и разпредѣление разходитѣ по сжщитѣ между клоноветѣ, възприе се:

Да се устройватъ общи чѣтения, като инициативата по поканване на лектори изхожда било отъ областния клонъ, било отъ отдѣлнитѣ клонове, чрезъ предварително разбирателство съ областьта. И въ двата случая областьта взема мѣрки да се използватъ лекторитѣ за четене на беседи по възможность въ по-вече пунктове.

Тамъ гдето условията позволяватъ, сказкитѣ да се придружаватъ съ подходящи филми, които областьта има възможность да доставя на клоноветѣ при навременно поскване.

5) Една отъ най-важнитѣ задачи на клоноветѣ, особенно на вжтрешнитѣ, каквито сж тѣзи отъ Пловдивската область, е да подпомага материално Гл. Урп. Тѣло. на Б. Н. М. С. Предписва се на клоноветѣ да бждатъ изправни къмъ него, съгласно устава, конгреснитѣ решения и окржжнитѣ, като се смѣта, че голѣмия активъ на клона не се състои въ голѣма касова наличность, а въ размѣра на материялната помощь, която е далъ презъ годината на Гл. Упр. Тѣло.

б) За добиване материални средства, препоржчва се на клоноветѣ устройване на лотария (томболи) съ предмети, които носятъ сигуренъ приходъ, а така сжщо и издействуване помощи отъ държавнитѣ, общински, и обществени учреждания и лица въ зависимость отъ мѣстнитѣ условия.

гр. Варна, 9 януарий.

Секретарь: **Власевъ**



(Приключенъ на 15.I.1926. год.)

СЪКРАЩЕНИЯ:

М. С. — „Морски Сговоръ".

А.

Alaux, I. P. — „Magellan, le premier voyage autour du monde". Paris 1925. (Servant, 250 стр., цена 150 франка).

Б.

Breget, A. — „Приливи и отливи". (Преводъ отъ Ст. Козаревъ. — (Списание на физико-мате-

матическото д во въ София, год. IX, бр, 8—10, София 1925 год., стр. 291—304).

Бурилковъ, Д-ръ — „За риболовната концесия". (Известия на Бург. Търг. Индустр. Камара, г. IX, брой 23, Бургазъ 1925 г.).

Бонкаръ. — „Хавърскитѣ пилоти". — Преводъ отъ П. А. Шишковъ. — (Сп. „Морски Сговоръ", год. III, кн. 1, Варна 11926 год., стр. 10—12).

Brassey's Naval and Shipping Annual, 1925. London 1925. (Редактирано отъ А. Рачардсонъ и А. Херда. Година XXXVI; 620 страници. Издание на W. Clowes and Sons).

В.

Vegard, L. — „Северното сияние въ високитѣ атмосферни пластове". — Превелъ К. М. Сеизовъ. (Списание на физико-математическото д-во въ София, год. X, кн. 8—10, София 1925 год., стр. 304—237).

Владикинъ, Л. — „Легендата на Девненскитѣ извори". (Сп. „Български Туристъ", год. XVII, кн. 9. София. XI, 1925 г.)

Г.

Grosser Atlas der Eisenbanen uud Schiffahrt von Europa, 26 Auflage. (Herausgegeben von Alex. Dunker, Verlag für Börsen — und Finanzliteratur A. G., Berlin W 35. цена 60 зл. марки).

Gruenay, Ch. — „Le canal de Panama". Rouen 1925 (Lainé, стр. 20).

Д.

Дренски, П. — „Рибния пазаръ въ София". (Списание на Бълг. Иконом. Д-во, год. XXIV, кн. 3—4, Софая 1925 год).

Дренски, П. — „Зимния ловъ на оиба повъ леда". (Сп. „Ловна Просвѣта", год. I, брой 6, Варна, XI.1925 г., стр. 6—9).

Джакобсъ, В. В — „Ожени се". (в. „Миръ, брой 7670 и 7671, София 1926 г.).

И.

Иовчева, Санда. — „На брѣга". (Въ мечти, София 1925 год. стр. 7—10).

Иовчева, Санда. — „Островъ Св. Анастасия". — (Сжщата книга, стр. 18—22).

Ивановъ, Сава Н. — „Картография за Черно море". (Списание „Морски Сговоръ", год. III, кн. I. Варна. 1926 год., стр. 8—10).

К.

Callender, G. — „The naval Side of Britsh History". London 1925. (Christophers, s. d., 306 стр.).

Л.

L'Industrie de la Pêche aux Colonies. Paris 1925 (Collection des monographies de la Dépêche colonial, 19 rue „Saint George". Страници 62, цена 3 франка).

Laurens, Cap. de frégate. — „La Geurre sous-marine". 3 Partie. La protection des navires de commerce. (Travaux du Service Historique de l'État Major de la Marine, 674 стр.).

Lecoute, H. — „La marine marchande française et le traité de Versailles". (Guillon, 150 стран., цена 15 франка).

М.

Моровъ, Т. — „Биологичнитѣ основи на модерния морски риболовъ". (Списание „Естествознание и География", г. X., кн. 1, София 1925 г.).

Н.

Нечаевъ, А. — „Кратъкъ курсъ по рибозпание и теория на рибарството". — Издание на М-вото на Земледѣлието и Държ. Имоти, Бюро за рибарството — София 1925 г.)

Nauticus 1926, Jahrbuch für Seeinteressen und Weltwirtschaft. (Verlag von E. Mittler & Sohn, Berlin. Цена 15 зл марки)

Н. А. Л. Д. — „Две катастрофи", преводъ отъ св. В. Г. Липчевъ (Сп. „Християнка", год. III, кн. 4—6, София 1925 г.).

П.

Пецовъ. — „Морската авиация въ срещния бой" (в „Народна Отбрана", год. VII., брой 1258, София, 25 XII.1925 год, стр. 5—7).

П. А. — „Ахтополъ". (Сп. „Морски Сговоръ", год. III. брой I. Варна, януарий 1926 г. стр 6—8).

Петров, М. А. — „Боевое применение воздушных сил в морской войне". — Пособие для командного состава РККА. — Моссва 1925 (Авиоиздательство. 166 стр, цена 1 руб).

Панцержански, Е. „Итоги летней компании в Черном море". (Морской сборникъ, год. 79, кн. 10. Ленинград 1925, стр. 27—37).

С.

Schoultz, Commandore G. von. — „With the British Battle Fleet". War recollections ofa Russian Naval officer. London 1925. (Hutchinson, цена 24 шилинга).

Slawski, D-r Stanislas. — „L'Accès de la Pologne à la mer et les intérêts de la Prusse Oriental". Paris. 1925. (Bossard, съ 150 страници, цена 9 франка).

Славяновъ, Г. — „Варна—Бургазъ—Русе". (Сп. „Морски Сговоръ", год. III, кн. I, Варна, януарий 1926 г., стр. 3—5).

Ск. К. — „Минни кораби". (Сп. Подофицерски Журналъ, год. I, кн. 5, София 1925 г., стр. 29—42).

Т.

Thomazi, A. — „La marine française dans la Grand Guerre" La geurre navale dans l'Adriatique. Paris 1925. (Pagot, стр. 256, цена 15 франка).

У.

Узуновъ, В. — „По вълнитѣ на Атлантическия Океанъ". (Сп. Християнка, год. III, кн. 4—6, София 1925 г., стр. 4 6).

Ф.

Fillon, R. — „Les traitements préservateurs des filets de pêche en coton". Paris 1925. (Blondel la Rongerie, стр. 70).

Franck, B. „En plongée contre sons-marine". Paris 1925. (Flammarion, 450 стр., цена 8 франка).

Ш.

Schiffahrt-Jahrbuch 1926, bearbeitet von Hauptschriftleiter L. Huckriede-Schulz (Seedienst-Verlag, Hamburg. Цена 15 зл. марки)

Chatterton, E. Keble. „Battles by sea". London 1925. (Sidgwick and Jackson, 270 стр., цена 7 шилинга и 6 пенса).

Schneider, H. — „Die letzte Fahrt des kleinen Kreuzers Dresden". Berlin 1925. (R. F. Koehler).

Ю.

Judaschke, Fr. — „Die Grundlagen der praktischen Schiffbanes". Berlin 1925. (Richard Carl & Co:: съ 108 страници, 62 фигури и 2 таблици; подвързана съ платно, цена 5.60 зл. марки).

Prof. N. M. Knipowisch.

Zur Hydrologie und Hydrobiologie des Schwarzen und des Asowschen Meeres.

Vorläufige Mitteilungen der Asowschen Expedition.

(Internationale Revue der gesamten Hydrobiologie und Hydrographie, Band XIII, Heft 1-2, Juli 1925, 3.5 — 20).

2. *Weitere Angaben über die Verteilung des Lebens im Schwarzen Meer.*

Първото съобщение на експедицията е помѣстено въ сѫщото списание, Band XII, Heft 1-2 и обема главнитѣ резултати на Азовската експедиция; нѣколко дни по-късно е била предприета експедиция въ Черно Море, резултатитѣ отъ която се даватъ въ настоящето съобщение.

Констатира се, че мъртвата зона на мѣста започва къмъ 135—175 м., другаде чакъ къмъ 212½ м. Зоопланктона далече отъ брѣговетѣ престава още къмъ 100 м., близо до брѣговетѣ — къмъ 200 м. Причината сѫ вертикалнитѣ течения, които отиватъ по на дълбоко въ районитѣ близки до брѣговетѣ.

Произхода на H_2S се счита за сигурно установенъ: той произлиза отъ разпадането на сулфатитѣ чрезъ специални бактерии; разлагането на органични вещества играе много малка роля. Въ горнитѣ пластове H_2S не се натрупва вследствие приниждането на достатъчно кислородъ чрезъ вертикалнитѣ течения.

Даватъ се данни върху количеството на планктона въ разнитѣ дълбочини, както и характернитѣ му съставни части.

3. *Hydrobiologische Verhältnisse des Azowschen meeres.*

Особеннятъ характеръ на Азовското море се дължи на плитkостьта му — около 13 метра. При вълнение цѣлата маса вода се раздвижва. Даватъ се данни отъ анализа на водата отъ разни дълбочини. Много е богато кольчествено на организми, а бедно на видове. Фауната му обаче се състои почти само отъ такива видове, които могатъ да служатъ за храна на полезнитѣ видове риби, затова Азовското море е по-продуктивно на рибно месо, отколкото Черното море, а сѫщо така представлява и по-добри условия за риболовството. **С. К.**

ПРОДЪЛЖАВА СЕ ПОДПИСКАТА

ЗА

ТРЕТАТА ГОДИШНИНА НА ИЛЮСТРОВАНОТО СПИСАНИЕ

„МОРСКИ СГОВОРЪ“

ОФИЦИАЛЕНЪ ОРГАНЪ НА БЪЛГАРСКИЯ НАРОДЕНЪ МОРСКИ СГОВОРЪ

Третата годишнина на списанието „МОРСКИ СГОВОРЪ“ започва отъ 1 Януарий 1926 година. Презъ течение на годината ще се дадатъ 10 книжки съ художествено изработени цвѣтни корици, съ отбрани морски снимки, цвѣтни картини и най-разнообразенъ материалъ по морскитѣ въпроси отъ наши и чужди автори. Освенъ това презъ годината, ще се дадатъ като безплатни приложения: единъ цвѣтенъ морски календаръ за 1927 година и два номера отъ „Морска Библиотека“. Третата годишнина на списанието „Морски Сговоръ“ ще излиза въ 24 страници всѣка книжка. Презъ месецитѣ Юлий и Августъ списанието не излиза.

ГОДИШЕНЪ АБОНАМЕНТЪ:

За България	100 лв.
За странство	120 лв.
Отдѣлна книжка	15 лв.

На членоветѣ на Българския Народенъ Морски Сговоръ, които сѫ издължили членскитѣ си вноски за 1926 год. списанието ще се изпраща **безплатно.** На всички останали абонати, списанието ще се изпраща само следъ предварително платенъ абонаментъ.

Всичко, което се отнася до списанието да се изпраща на адресъ:

Български Народенъ Морски Сговоръ

Книжовно-Просвѣтенъ Отдѣлъ — Варна.

ВИОЛЕТЪ

Се нарича единственятъ манифактуренъ магазинъ въ Варна, въ който многобройнитѣ му клиенти отъ града и провинцията намиратъ винаги новости. Посетете го само веднажъ и ще се увѣрите.

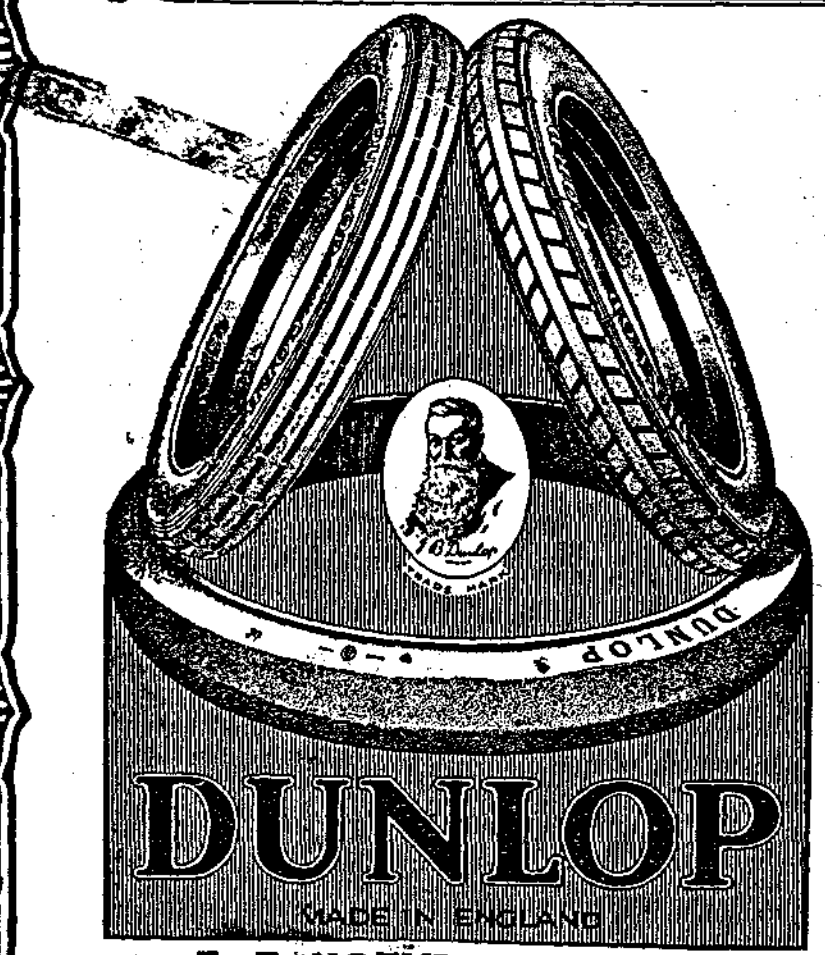
9—10

До Хотел Рила
Христо Кръстевъ
ул. III Линия № 36
Въ Варна

СЪДЪРЖАНИЕ: 1) Ново мнение за произхода на имената Червено, Бѣло и Черно мората — отъ Сава Н. Ивановъ; 2) I. Собственни води, като часть отъ държавната територия; II. Териториални води и заливи отъ гледището на международното морско право; III. Морски и въздушни кораби, като часть отъ държавната територия; IV. Държавното върховенство въ териториалнитѣ ни води отъ гледището на ньойския договоръ за миръ — отъ Стателовъ Борисъ, Кап. II р.; 3) Сегашното състояние на еховия дъномѣръ — отъ D-r G.; 4) Морския лейтенантъ — отъ Е. Моренъ; 5) Пилотъ — отъ П. А. Шишковъ; 6) Морски новини; 7) Официаленъ отдѣлъ; 8) Морски книгописъ.

Всѣка неполучена книжка отъ списанието трѣбва да се поиска най-късно следъ получаването на следнята. Въ противенъ случай рекламациитѣ се оставятъ безъ последствие. Списанието излиза всѣки месецъ, освенъ месецитѣ Юлий и Августъ.

ПАРАХОДНА АГЕНЦИЯ
Х. ПАЙКУРИЧЪ — ВАРНА
Приема стоки за Холандия, Антверсъ и Хамбургъ и съ директни коносаменти за разни американски пристанища и всички пристанища по р. Рейнъ и разклоненията й. 9—10



А. Е. КОЕНЪ — СОФИЯ 8-10
Булевардъ „Царь Освободитель" № 12.
Генерално представителство на автомобилни гуми Dinlop Cord, велосипеди Мерцедосъ & Олимпия при фабрични цени.

Важно!
за любителитѣ на природата
Изработвамъ най-хубави снимки отъ красивата Варненска природа.
Изработвамъ диапозитиви за прожекционни апарати.
Увеличавамъ портрети.
ФОТО-ЕТЮДЪ
К. А. Терзистоевъ
Варна.

Печатарска Производителна Кооперация „ЕДИНСТВО" — Варна — Пор. 74 — 1926.